N. Kuznetsov

LA ARMADA SOVIETICA EN LA GUERRA 1941-1945



N. Kuznetsov
(Foto de 1972).

N. Kuznetsov

LA ARMADA SOVIETICA EN LA GUERRA 1941-1945



Moscú
Editorial Progreso



Traducido del ruso por Castul Pérez
Presentación de V. Stúlikov.

Н. Г. Кузнецов
СОВЕТСКИЙ ФЛОТ В ВОЙНЕ (1941—1945 гг.)
(На испанском языке)

Impreso en la URSS

K $\frac{11202\text{-}955}{014(01)\text{-}79}$ 299-79 1304040500

LA MARINA DE GUERRA SOVIETICA, FRUTO DEL ESFUERZO NACIONAL

Desde los primeros días de su existencia, el Estado soviético tuvo que enfrentarse con la agresión armada de la reacción internacional y la contrarrevolución interna. Con objeto de rechazar los intentos contrarrevolucionarios de liquidar las conquistas revolucionarias de los trabajadores, V. I. Lenin y el Partido Comunista tomaron resueltas medidas para la creación del Ejército Rojo de Obreros y Campesinos y la Marina de Guerra. En respuesta al llamamiento del Partido Comunista, "¡Todo para la defensa armada de Octubre!", los marinos de guerra tomaron las armas junto con los trabajadores y los soldados. A dondequiera que les enviara el partido, marchaban en las primeras filas de los combatientes por la causa del comunismo, por la defensa de las libertades conquistadas. Junto con los combatientes del Ejército Rojo, mantenían la defensa hasta la muerte; rechazaban con sus pechos la presión de fuerzas enemigas superiores y, en avalancha incontenible, se lanzaban a la ofensiva, barriendo cuantos obstáculos se oponían en su camino. La denominación de marinero soviético se convirtió en símbolo de heroísmo y audacia en el combate y en modelo de cumplimiento del deber revolucionario y militar.

Precisamente en los años de peligro para la joven república fue cuando se pusieron de manifiesto con toda su grandeza las gloriosas tradiciones revolucionarias y combativas de la Marina de Guerra rusa. Energía y tenacidad, decisión y audacia, amistad combativa y deseo de acudir en ayuda de

los oprimidos: eso es lo que ha caracterizado siempre al marino ruso y, en particular, al soviético.

La Armada soviética ha heredado todo lo mejor, lo más avanzado de la vieja Marina de Guerra rusa, incluidas las extraordinarias tradiciones revolucionarias de los marinos de guerra.

Los participantes activos del movimiento de los decembristas[1], los oficiales de marina N. A. Bestúzhev, K. P. Torson, A. P. Arbúzov y otros se hicieron sumamente populares. En la segunda mitad del siglo XIX los marinos intervinieron activamente en la lucha contra el zarismo ruso. V. I. Lenin valoró altamente las acciones revolucionarias de los marinos. Escribió respecto a la insurrección del acorazado "Potemkin" (1905): "El acorazado *Potemkin* sigue siendo territorio inexpugnable de la revolución y, cualquiera que sea su suerte, tenemos delante un hecho indudable y significativo en sumo grado: el intento de formar el núcleo del ejército revolucionario."[2]

Los nombres de los héroes de las insurrecciones armadas en los buques de la Marina de Guerra rusos, de los intrépidos revolucionarios: el teniente P. Shmidt, los marineros G. Vakulenchuk, A. Matiúshenko y muchos otros han entrado para siempre en los anales heroicos de la lucha revolucionaria del pueblo ruso.

La disposición de los marinos para luchar por la victoria de la revolución proletaria se expresó en su ardiente apoyo a la consigna promovida por V. I. Lenin y el Partido Comunista de "¡Todo el poder a los Soviets!" La flota del Báltico era una poderosa fuerza de la revolución, lista para cumplir en cualquier momento la voluntad del Partido Comunista. Y muy pronto lo demostró en la práctica.

En su propósito de aniquilar a la flota del Báltico para asegurar su ulterior penetración a Petrogrado y aplastar de esa forma a las fuerzas revolucionarias de esta cuna de la

---

[1] *Decembristas:* revolucionarios de la nobleza rusa, luchadores contra la servidumbre feudal y la autocracia, que se levantaron en armas contra el zarismo en diciembre de 1825.

[2] V. I. Lenin. *Ejército revolucionario y gobierno revolucionario. Obras Completas,* 5ª ed. en ruso, t. 10, pág. 337.

revolución, los imperialistas alemanes, confabulados con la reacción anglo-franco-norteamericana y la contrarrevolución de Rusia, emprendieron una importante operación en la región de las islas Moonsund.

Para lograr sus objetivos el enemigo lanzó contra los marinos rusos más de 300 barcos, más de 100 aviones y tropas de desembarco en cantidad de 25.000 hombres. Estas fuerzas eran tres veces superiores a la escuadra de la flota del Báltico. Sin embargo, los marinos del Báltico detuvieron con esfuerzos heroicos el avance del enemigo.

En el plan leninista de la insurrección armada, elaborado en octubre de 1917, se destinaba a la flota del Báltico uno de los puestos decisivos: "La flota, Cronstadt, Víborg y Reval pueden y deben avanzar sobre Petrogrado, derrotar a los regimientos kornilovistas, poner en pie ambas capitales, impulsar la agitación de masas en defensa del poder que entregará en el acto la tierra a los campesinos y propondrá inmediatamente la paz, derrocar el Gobierno de Kerenski y crear ese poder."[1]

El histórico disparo del crucero "Aurora" anunció el nacimiento del primer Estado socialista del mundo.

Un total de 10.000 marinos armados y 11 barcos de guerra tomaron parte en la insurrección armada de Octubre en Petrogrado. El papel de la flota en la insurrección armada recibió una elevada apreciación de Lenin. En el llamamiento del Consejo de Comisarios del Pueblo, del 30 de octubre de 1917, firmado por Lenin, se decía que "la flota del Báltico, fiel a la causa de la revolución, acudió en apoyo del pueblo insurrecto".[2]

Pese a la conclusión del Tratado de la Paz de Brest con la Rusia Soviética, los imperialistas alemanes continuaban sus presiones ocupacionistas hacia el Este. Apoyándose en las Moonsund, ocupadas antes, y en la región del Báltico, las tropas alemanas desembarcaron en las costas finlandesas y ocuparon las islas del golfo de Finlandia. Se proponían tam-

---

[1] V. I. Lenin. *Carta a los camaradas bolcheviques que participan en el Congreso de los Soviets de la región del Norte. O.C.*, t. 34, p. 390.

[2] V. I. Lenin. *O.C.*, t. 35, p. 450.

bién apoderarse de los buques de la flota del Báltico, situada en los puertos finlandeses y, con ello, minar el poderío naval del joven Estado soviético.

Sin embargo, los marinos revolucionarios de la flota del Báltico supieron salvar sus embarcaciones. Durante los meses de marzo y abril de 1918, cruzaron más de 200 buques de diferentes clases desde Helsinki y otros puertos finlandeses hasta Kronstadt, en condiciones de complejidad inaudita. Este traslado de naves pasó a la historia con el nombre de Marcha de la flota del Báltico por los hielos.

Varios días antes de comenzar la citada marcha, cuando las tropas alemanas presionaban hacia Tallinn, el rompehielos "Ermak" sacó del puerto a la rada exterior a 5 cruceros y a varios buques más. Esta oportuna salida de la bahía frustró los planes de los imperialistas alemanes de tomar el grupo de buques de Reval, pertenecientes a la flota del Báltico. A fines de febrero este grupo arribó a Helsinki y se unió a las principales fuerzas de la flota.

Las condiciones de la navegación por aguas heladas resultaron extraordinariamente complicadas. Comenzaron a amontonarse los hielos. En la superficie del golfo formaron diques, barreras de hasta 5 metros de alto. Pero los valerosos marinos del Báltico vencieron tenazmente todas las dificultades y, a comienzos de mayo, se sacaron de los puertos finlandeses y se llevaron a Kronstadt 236 buques de guerra soviéticos y otras naves auxiliares.

Como resultado de la marcha por el mar helado se logró conservar el núcleo combativo de la flota del Báltico, compuesto por 6 navíos de línea, 5 cruceros, 54 torpederos, 12 submarinos y 25 patrulleros y dragaminas; se salvaron también otros barcos de guerra, embarcaciones auxiliares, transportes y rompehielos. Además, se sacaron los depósitos de la flota.

En cumplimiento de las condiciones del Tratado de la Paz de Brest, la flota del Báltico no realizó acciones combativas hasta noviembre de 1918. Pero sus unidades navales se hallaban siempre preparadas para el caso de que Alemania reiniciara las acciones militares contra la Rusia Soviética. En la flota se realizaron grandes trabajos de selección, reparación

y entrega de unidades a otros teatros de operaciones; se formaban destacamentos de marinos y comandos de trenes blindados para actuar en los frentes terrestres; se reparaban los navíos, las armas y los medios técnicos de combate.

En los meses de marzo y mayo de 1918 tuvieron lugar los acontecimientos más dramáticos en la flota del Mar Negro. Las tropas alemanas, de acuerdo con el gobierno contrarrevolucionario ucraniano, Tsentrálnaya Rada, ocuparon Ucrania. Por esa causa, la parte fundamental de la flota del Mar Negro se trasladó a Novorossiisk a fines de abril de 1918.

En mayo de 1918 sobre Novorossiisk se cernió el peligro de ser ocupada por las tropas de los guardias blancos y los alemanes. Para impedir que el enemigo se apoderara de los buques, V. I. Lenin ordenó el 28 de mayo hundir las naves de dicha flota. El 18 de junio de 1918, en la región de Novorossiisk fueron sumergidos el buque de línea "Svobódnaya Rossía" y 9 torpederos. El buque de línea "Volia" y 6 destructores se dejaron *ganar por la propaganda contrarrevolucionaria*, regresaron a Sebastopol, donde cayeron en manos del enemigo y, después, junto con otros navíos, fueron conducidos a los puertos franceses del norte de Africa.

Después de hundir los barcos, más de 2.000 marinos del Mar Negro se trasladaron en los destacamentos de combate al Volga para luchar contra las unidades de los guardias blancos del general Krasnov. Por entonces, un grupo de embarcaciones ligeras de la flota del Mar Negro, núcleo de la flotilla del Mar de Azov, realizó acciones combativas en dicho mar contra los guardias blancos y los ocupantes alemanes: patrullaba el litoral de la península Tamán, apoyando con su fuego y desembarcos a las tropas revolucionarias.

El hecho de que la guerra civil fuera una guerra de maniobra y que las tropas utilizaran ampliamente los ferrocarriles determinó un extenso aprovechamiento de los sistemas fluviales y lacustres como líneas ofensivas naturales y como vías de comunicación. Por estas causas, las acciones combativas de las flotillas fluviales y lacustres cobraron gran envergadura. Estas se formaron a base del personal efectivo y las unidades combativas de la Marina de Guerra Roja Obrera y Campesina.

Desde 1918 a 1920 se formaron en el territorio de la República Soviética un total de 50 flotillas y destacamentos de barcos de guerra que cooperaban activamente con las tropas del Ejército Rojo en la derrota del enemigo. Hablaremos brevemente sólo de algunos de ellos.

En el verano de 1918 se trasladaron por el sistema de navegación de Mariinski al Volga y al Kama los torpederos de la flota del Báltico "Prytki", "Prochni" y "Retivi", que prestaron un apoyo sustancial a las unidades del Ejército Rojo en la liberación de Kazán y del recodo del Kama de las tropas de los guardias blancos y los intervencionistas.

En el lago Ládoga, los destructores "Amúrets" y "Ussuríets" actuaron contra los finlandeses blancos y los intervencionistas anglo-norteamericanos.

En septiembre de 1918 se trasladaron seis torpederos y cuatro submarinos del Báltico a Astrajan. Estas naves, junto con los torpederos "Prytki", "Prochni" y "Retivi", llegados a la desembocadura del Volga, constituyeron el núcleo de la flotilla del Volga-Mar Caspio.

En la primavera de 1919 esta flotilla realizó acciones combativas en la parte norte del Mar Caspio para interrumpir los transportes del enemigo en las comunicaciones de Majachkalá-Gúriev. Más tarde, una parte de los buques de la flotilla se trasladó a Tsaritsin, donde cooperó a su defensa con las tropas locales; el resto de las naves mantuvieron la defensa de Astrajan. Gracias a las acciones audaces y rápidas de la flotilla, en mayo de 1920, los restos de las tropas intervencionistas y guardias blancos quedaron derrotados en Enzeli. La flotilla devolvió al pueblo soviético los navíos ocupados por los intervencionistas y cobró grandes trofeos.

En junio de 1918 se trasladaron desde el Mar Negro al Volga 8 lanchas patrulleras que se incorporaron a la flotilla militar del Volga (destacamento de buques de Tsaritsin). En octubre de 1918, esta flotilla entró a formar parte de la flotilla del Volga. En el año 1919 intervino activamente en la derrota de las tropas de Kolchak y venció también a los barcos de guerra enemigos en Elábuga. En 1920, la flotilla liberó de intervencionistas el Mar Caspio y participó en la liberación de sus litorales.

El destino de las unidades de la flotilla del Océano Glacial Artico, en el verano de 1918, fue muy diverso. Una parte de los barcos, los fondeados en Múrmansk, cayeron en poder de los intervencionistas. Otra parte cooperó en Arjánguelsk a la lucha contra las fuerzas de la intervención. Al abandonar Arjánguelsk, los marinos se llevaron los barcos por el Dviná Septentrional arriba. En agosto de 1918 se formó con ellos la flotilla del Dviná Septentrional, que combatió activamente contra los intervencionistas ingleses, cooperando con las unidades del Ejército Rojo en la liberación del Norte soviético.

Los marinos de la flotilla del Amur, con base en Jabárovsk, y de la flotilla de Siberia, fondeada en Vladivostok, se pasaron al lado del Poder soviético ya en diciembre de 1917 y participaron en los combates contra los guardias blancos y los intervencionistas japoneses.

En la línea del Frente Occidental actuaban la flotilla de Prípiat, por el río Prípiat, y la flotilla de Letonia soviética, por el río Dviná Occidental que, en noviembre de 1919 fue reorganizada formando la flotilla de Dviná Occidental. En mayo de 1920, esta flotilla, apoyando a las tropas revolucionarias, liquidó una ruptura iniciada por el enemigo cerca del poblado de Usmeni.

En el Dniéper actuaba la flotilla que llevaba el nombre del río y que desempeñó un importante papel en la derrota de las bandas contrarrevolucionarias que operaban en las áreas inmediatas al río. El 2 de octubre de 1919, la flotilla asestó una derrota a los barcos enemigos en un combate desarrollado junto al jútor Pechki.

La flota del Báltico desempeñó un importante papel en la primavera y el otoño de 1919 en la defensa de Petrogrado contra las tropas de Yudénich, los estonianos blancos y los finlandeses blancos, a los que apoyaba la flota de los intervencionistas en el golfo de Finlandia.

En mayo de 1919, los barcos de la flota del Báltico rechazaron con éxito, en el golfo de Kapor, los intentos de los destructores ingleses de penetrar en la parte oriental del golfo de Finlandia y, el 4 de junio, los destructores soviéticos "Azard" y "Gavriil" hundieron el submarino inglés "L-55".

Del 13 al 16 de junio, las unidades de la flota del Báltico intervinieron en el aplastamiento del putch contrarrevolucionario en los fuertes Séraya Loshad y Krásnaya Gorka de Kronstadt. En agosto se frustró el intento de las lanchas torpederas inglesas de penetrar a Kronstadt.

Los barcos de la flota del Báltico no sólo operaban a la defensiva, sino que también mostraban iniciativa. De esta forma, el submarino "Pantera", en sus búsquedas de barcos enemigos por el golfo de Kapor, hundió el 31 de agosto el destructor inglés "Vittoria".

Durante 1919, para la defensa de Petrogrado por tierra, se enviaron a las unidades terrestres del Ejército Rojo más de 11.000 marinos del Báltico.

La defensa de Petrogrado por tierra y por mar resultó inabatible para el enemigo. En total, el adversario perdió en combate y por las minas 58 barcos.

Las tropas soviéticas que mantenían la defensa, al recibir el apoyo de la flota, pasaron a la ofensiva y derrotaron el ejército de Yudénich.

Tras derrotar a las tropas de Denikin y salir las unidades del Ejército Rojo a la costa en la primavera de 1920, se crearon las Fuerzas Navales de los mares Negro y Azov. Estas fuerzas se batieron exitosamente contra la flota de Vrángel y los barcos de los intervencionistas en el Mar Negro.

En los combates por la liberación de Siberia y el Extremo Oriente intervinieron las flotillas de Siberia, Yeniséi, Baikal y Amur, que realizaron una sensible aportación a la derrota de las tropas de los guardias blancos y las japonesas y al establecimiento del Poder soviético en Siberia y el Extremo Oriente.

En el Asia Central, en los ríos Syr-Dariá y Amu-Dariá y en el Mar de Aral las flotillas soviéticas cooperaron en la derrota de los guardias blancos y los basmachis y protegieron los transportes y la pesca.

En los años 1920-1922 se liquidaron definitivamente en Transcaucasia, Asia Central y Extremo Oriente los últimos focos de la intervención militar extranjera y la contrarrevolución interna. La guerra civil terminó con la victoria de las fuerzas armadas de la joven República Soviética.

La Marina de Guerra roja cumplió su deber ante la patria soviética, defendiendo las conquistas revolucionarias del pueblo soviético.

* * *

Después de terminar victoriosamente la guerra civil y rechazar los ataques de las potencias imperialistas, el pueblo soviético se aprestó a la edificación pacífica. El país estaba arruinado por las dos guerras y saqueado por los intervencionistas. Si habláramos de los daños causados por los ingerencistas y la contrarrevolución a la Marina de Guerra soviética tendríamos que mencionar centenares de nombres de barcos que se llevaron de los mares Negro, Báltico y otros, decenas de puertos destruidos, etc. Navíos de línea, cruceros, destructores y otras embarcaciones se hallaban inertes en los amarraderos de Kronstadt, necesitados de reparación, con los mecanismos averiados o gastados y sin combustible. En un estado semejante se hallaban los barcos de otras flotas y flotillas.

El Partido Comunista planteó ante el pueblo soviético la tarea de reparar en el plazo más breve los daños que la guerra había causado al país.

En marzo de 1921, en el X Congreso del partido, se examinó especialmente la cuestión de la Marina de Guerra. El congreso resolvió tomar medidas para la restauración y el fortalecimiento de la Marina de Guerra roja, de acuerdo con la situación general y los recursos materiales de la República Soviética. Las decisiones del congreso sirvieron de base a la reconstrucción y el fortalecimiento de la Marina de Guerra. En 1922, la Unión de Juventudes Comunistas de Rusia –el Komsomol– acordó apadrinar a la Marina de Guerra y envió a los barcos dos mil komsomoles. Trescientos de ellos, los mejor preparados, se destinaron a las escuelas navales. Entre los primeros alumnos estaban el autor de las presentes líneas, así como V. Alafúzov, L. Vladímirski, V. Tributs, S. Kúcherov y otros komsomoles, que posteriormente fueron almirantes de la Marina de Guerra soviética y jefes de flotas y de grandes unidades en los años de la Gran Guerra Patria.

Todo el pueblo soviético apoyó con calor el restablecimiento de la Marina. En enero de 1923 se celebró en todo el país la "Semana de la Marina de Guerra roja". La juventud trabajadora y las organizaciones de komsomoles tomaron parte muy activa en ella. Organizaban sábados rojos, cedían parte de su sueldo y realizaban otras actividades encaminadas al fortalecimiento de la Marina.

La Marina de Guerra soviética resurgió con rapidez. A fines de 1924 era ya una fuerza no pequeña. Entraron de nuevo en servicio el navío de línea "Marat", los cruceros "Aurora" y "Komintern", varios destructores y otras embarcaciones.

Se comenzaron a practicar salidas más frecuentes al mar y largas travesías con objeto de perfeccionar la maestría profesional y el adiestramiento de la marinería. La aparición de barcos de guerra soviéticos en puertos extranjeros, la impecable organización del servicio en ellos y la conducta ejemplar del personal en tierra elevaron el interés de los extranjeros hacia el País de los Soviets y desempeñaron determinado papel en el fortalecimiento de los vínculos políticos con otros países.

La Marina de Guerra soviética se vigorizó en el plano de organización: se crearon escuelas navales que preparaban cuadros de mando, ingenieros, técnicos y políticos; se elaboraron los reglamentos y las ordenanzas, en los que se resumía y se tomaba en consideración la experiencia de las pasadas guerras. Sin embargo, el equipamiento técnico de las fuerzas de la Marina era por entonces sumamente débil. Esta seria insuficiencia sólo podía remediarse con la liquidación del atraso técnico y económico general del país.

En diciembre de 1925 se celebró el XIV Congreso del Partido Comunista, en el cual se definió la orientación general hacia la industrialización del país, como base para la edificación del socialismo y, entre otras cosas, para el fortalecimiento de la capacidad defensiva del Estado soviético. La materialización de las decisiones del congreso ejerció enorme influencia en el ulterior desarrollo y en la vigorización de la Marina de Guerra. Era evidente que su modernización y, con mayor razón, la construcción de barcos nuevos sólo podían

lograrse contando con poderosas industrias metalúrgica, electrotécnica y óptico-mecánica. Todo esto sólo podía proporcionarlo la industrialización socialista, hacia la que tomó rumbo el país soviético.

En 1928 terminó la etapa de restablecimiento en el desarrollo de la Marina de Guerra soviética y se inició el período de su reconstrucción técnica. En este mismo año comenzaron a entrar en servicio nuevas embarcaciones: submarinos, lanchas torpederas y buques patrulleros.

Con objeto de reforzar la flota del Mar Negro, en enero de 1930 se enviaron del Báltico al Mar Negro el navío de línea "Sebastópol" y el crucero "Krasni Krim". La travesía de estos barcos alrededor de Europa durante las tormentas invernales demostró a todo el mundo la maestría y el adiestramiento de los marinos soviéticos y las altas cualidades de navegación de los buques soviéticos.

La superioridad del régimen socialista soviético permitió crear en breve plazo las premisas económicas y técnicas para la máxima elevación de la capacidad defensiva del país. Las flotas del Báltico y el Mar Negro se fortalecieron y enriquecieron con nuevas unidades. Se comenzó la formación de flotas en otros teatros marítimos.

En 1932 se creó, por decisión del Partido Comunista y del Gobierno soviético, la flota del Océano Pacífico y, en 1933, la flota del Norte. En mayo de este mismo año se trasladaron submarinos de Kronstadt al Norte, por el canal del Báltico, recién construido, y, después, destructores y otros barcos de guerra, construidos en los astilleros de Leningrado.

A la flota del Báltico la llamaban por entonces con toda razón fragua de cuadros y buques para toda la Marina soviética. En febrero de 1928, la flota del Báltico fue condecorada con la Orden de la Bandera Roja por sus destacados servicios prestados en la revolución y en la guerra civil y por su abnegado trabajo en el restablecimiento de barcos y la preparación de cuadros.

Los marinos de la Marina de Guerra soviética fueron elevando su maestría sin cesar.

En 1937, el navío de línea "Marat" visitó Inglaterra invitado por el gobierno y participó en un desfile naval dedicado

a las festividades de coronación. La tripulación del navío soviético realizó una complicada maniobra a la vista de todo el público reunido: fondeó por el método *Stern anchor* más rápidamente que los barcos de otros países, incluso que los ingleses, lo que produjo admiración en los participantes del desfile en la rada de Spithead.

En los años de los quinquenios prebélicos creció y se fortaleció considerablemente la defensa costera del país. Se equipó con artillería de largo alcance y aparatos perfectos de dirección del tiro. La aviación naval se desarrolló considerablemente. Si en 1928 se componía exclusivamente de aviones de reconocimiento, en vísperas de la Gran Guerra Patria contaba ya con aviones de todos los tipos y misiones.

En 1938, el Gobierno soviético adoptó un programa de construcción de una poderosa Marina de Guerra para mares y océanos, tomando en consideración la creación de la necesaria base industrial y económica del país. Para la realización del programa se precisaban aproximadamente diez años. Su confección fue precedida de la labor de una numerosa colectividad de científicos y diseñadores que resolvieron con éxito complejísimos problemas tecnológicos. En este proceso la teoría de la Marina de Guerra alcanzó un nuevo escalón en su desarrollo, fijado en el Reglamento de Combate de las Fuerzas de la Marina. Dicho reglamento confirmaba la unidad del Ejército y la Marina de Guerra en la realización de las exigencias de la doctrina militar soviética, la unidad del fomento de todas las ramas de la teoría militar soviética.

En los años anteriores a la guerra se realizó un considerable trabajo en la esfera de la construcción naval, creación de armamento, desarrollo de la oceanografía, la hidroacústica, etc.

El crecimiento de la Marina de Guerra soviética se evidencia en los siguientes datos. Desde fines de los años 20 hasta el comienzo de la Gran Guerra Patria se construyeron en nuestros astilleros y se entregaron a la Marina 312 barcos de guerra; entre ellos, 4 cruceros, 7 líderes de destructores, 30 destructores, 18 patrulleros y 206 submarinos. En este mismo tiempo se entregaron a las fuerzas de la Marina 477 lanchas militares de diferente misión. Al comienzo de la guerra que-

daban sin terminar en los astilleros 219 embarcaciones de diferentes clases.

El fomento de la Marina y la ampliación de sus tareas exigían el perfeccionamiento de los órganos de dirección. En diciembre de 1937 se creó el Comisariado del Pueblo de la URSS para la Marina de Guerra.

La tregua de paz fue breve. A partir de 1936, los nubarrones de la guerra comenzaron a concentrarse sobre Europa. En la frontera del Extremo Oriente soviético tampoco había tranquilidad. En 1938, los militarotes japoneses desencadenaron un conflicto en el lago Jasán y, en el verano de 1939, en la región del río Jaljin-Gol. Se hacía evidente que una nueva guerra amenazaba a la Unión Soviética simultáneamente por el Este y por el Oeste.

El 1 de septiembre de 1939 Alemania atacó a Polonia. Comenzó la Segunda Guerra Mundial. El ejército hitleriano se proponía, tras la ocupación de Polonia, hacer lo mismo con los países bálticos, que le abrían la puerta hacia las regiones noroccidentales y centrales del país soviético. Para frustrar dichos planes, en septiembre-octubre de 1939 se firmó en Moscú el Pacto de Ayuda Mutua entre la URSS, Estonia, Letonia y Lituania y, en 1940, los pueblos de estos países declararon su deseo de fundirse en la familia única del pueblo soviético. Todo esto permitió ampliar considerablemente las bases de la Marina soviética, aprovechando los puertos de la costa oriental del Mar Báltico, que se hielan por un corto período del año.

En octubre de 1939, el Gobierno soviético propuso a Finlandia un intercambio de territorios para asegurar con ello las fronteras noroccidentales de la Unión Soviética y la ciudad de Leningrado, en condiciones ventajosas para Finlandia. Esta proposición no afectaba la soberanía de Finlandia, en tanto que era una cuestión de importancia vital para la URSS (teniendo en cuenta la Segunda Guerra Mundial ya iniciada).

Sin embargo, el Gobierno finlandés rechazó la proposición de la Unión Soviética; más aún, creó una situación sumamente tensa en sus relaciones con la URSS.

El ejército finlandés fue derrotado en el conflicto militar surgido, pero la Unión Soviética no perseguía objetivos de rapiña y fue la primera en proponer la conclusión de un

acuerdo de paz, que se firmó en marzo de 1940. Por este acuerdo pasaban a la URSS el istmo de Carelia con la ciudad de Víborg, varias islas del golfo de Finlandia, parte de la península de Ribachi, al Norte, y la costa norte del lago Ládoga. Además, Finlandia cedió en arriendo a la Unión Soviética la península de Janko, donde se fundó una base de la Marina de Guerra de la URSS para defender la entrada al golfo de Finlandia.

En 1940, en el Sur, Besarabia se unió a la República de Moldavia, y la Bukovina, a la República de Ucrania. Esto impuso la necesidad de formar la flotilla del Danubio para la defensa de las regiones incorporadas y de los accesos meridionales del país.

La unión de los países Bálticos y Besarabia a la Unión Soviética mejoró considerablemente la defensa de las fronteras marítimas en el Báltico y en el Mar Negro.

En el período de veinte años que separaron la guerra civil y la Gran Guerra Patria se reconstituyó la Marina de Guerra de la URSS. El pueblo soviético cumplió esta difícil tarea bajo la dirección del Partido Comunista sobre la base de la industrialización y la colectivización de la agricultura, en medio de una compleja situación internacional en que el Estado soviético era el único país del socialismo, rodeado por el hostil cerco capitalista.

El Partido Comunista y el Gobierno soviético dedicaron mucha atención y considerable trabajo en la creación de la potencia naval del país. Estos esfuerzos no fueron estériles. La Marina de Guerra soviética justificó las esperanzas de los soviéticos, se convirtió en fiel auxiliar del Ejército Soviético en la derrota de las tropas germano-fascistas y de las japonesas en una guerra que se aproximaba impetuosamente a las fronteras de la URSS.

TAÑEN LAS CAMPANAS ANUNCIANDO GRANDIOSA BATALLA

El 22 de junio de 1941, a las 3 horas 15 minutos, el jefe de la flota del Mar Negro, vicealmirante F. Oktiabrski telefoneó desde Sebastopol. Comunicó que aviones alemanes

acababan de bombardear la ciudad. Estaba claro: había comenzado la guerra. El ataque a la base principal de la flota del Mar Negro no podía ser una casualidad ni siquiera tampoco una gran provocación. Y aunque por todo el curso de los acontecimientos yo estaba en cierto grado preparado moralmente para un posible ataque de la Alemania fascista, esta noticia me aturdió.

Pocas horas después se desarrollaban cruentos combates en un frente enorme que se extendía desde el Báltico al Danubio, pero no todos los soviéticos aquilataban ya la desgracia que se les había venido encima. Sólo la alocución por radio de V. Mólotov, Primer Vicepresidente del CCP y Comisario del Pueblo de Negocios Extranjeros de la URSS, estremeció a todos, desde los niños hasta los viejos.

La guerra con la Alemania fascista era ya un hecho ineludible.

La sorpresa del ataque, en la que Hitler había puesto grandes esperanzas, se había logrado en cierta medida. La irrupción de las tropas germanofascistas en tierras de la URSS comenzó poco después de las tres, y a las seis de la mañana, Goebbels anunció por radio a todo el mundo los primeros grandiosos éxitos en el Frente Oriental. . .

Esperaba nuevas comunicaciones de las flotas. No tardaron en llegar. Ya en la primera mitad del día, el segundo jefe del Estado Mayor de la Marina de Guerra informó con detalle de la situación en las flotas, de todas las disposiciones dictadas y también de sus propias conjeturas para el futuro.

En las flotas no había ocurrido todavía nada de importancia. El ataque aéreo a Sebastopol fue rechazado. Los marinos del Mar Negro comenzaron el barrido de control del canal para desactivar las minas arrojadas por los aviones alemanes[1]. A las furiosas andanadas lanzadas desde la costa ruma-

---

[1] Los hitlerianos realizaron sobre Sebastopol un ataque de minado aéreo. Pretendían bloquear la flota del Mar Negro colocando en el canal las minas electromagnéticas más modernas (en aquellos tiempos). Sin embargo, no lo consiguieron. Los aviones enemigos se descubrieron a tiempo, y los puestos de observación, aviso y seguimiento y la artillería antiaérea de la DAA de la base naval y de los buques, todos en posición alerta, les recibieron con fuego compacto. *(Nota del autor.)*

na, la flotilla del Danubio respondió con ánimo y organización, haciendo un fuego no menos vigoroso de sus naves. Tampoco hubo bajas en Poliarni: base naval de la flota del Norte. En cuanto a la flota del Báltico, las minas arrojadas por los aviones alemanes cerca de Kronstadt fueron detectadas por los puestos de observación y comunicaciones, por lo cual no constituyeron especial peligro, se podían rastrear con facilidad. El enemigo estaba todavía relativamente lejos de las bases navales. Cierto que Libava había sufrido ya violentos ataques aéreos, pero aún no se conocía ningún avance considerable en los frentes terrestres.

Cerca de las seis de la tarde telefoneó el jefe de la flota del Norte, A. Golovkó. Le inquietaban las relaciones de la URSS con Finlandia. "Todo sigue igual" –le respondí, dejando en vigor la autorización para atacar solamente los aeródromos ocupados por los hitlerianos en territorio noruego.

En el parte de la tarde se indicaba un importante avance del enemigo en dirección a Libava. Las medidas del Mando Naval soviético se realizaban todavía de acuerdo al plan: se colocaban las barreras de minas a toda marcha, se movilizaba a los marineros de la reserva para desplegar plenamente todas las flotas con vistas a las inmediatas operaciones combativas. Estas y otras actividades estaban previstas ya en tiempos de paz. Pero nadie podía predecir la situación que habría de crearse al comienzo de las acciones combativas en los frentes. Y sin tomar esto en consideración no podían planearse las sucesivas grandes operaciones. Al segundo día de la guerra se creó el Gran Cuartel General (GCG) del Mando Supremo encabezado por el Comisario de Defensa y mariscal de la Unión Soviética S. Timoshenko.

Ese mismo día se supo que el Primer Ministro de Inglaterra, W. Churchill, había declarado que su país apoyaría a la Unión Soviética en la guerra. El 24 de junio, el Presidente de los EE.UU., F. Roosevelt, expresó la disposición de los Estados Unidos de América a brindar "toda la ayuda posible" a la Unión Soviética. Esto significaba que la URSS no estaba sola en la lucha contra el fascismo y que Alemania tendría que combatir en dos frentes, aunque su golpe principal lo dirigiría indudablemente contra el Este.

La alocución por radio de J. Stalin[1] en la mañana del 3 de julio produjo una gran impresión por su sinceridad y la claridad de sus indicaciones acerca de cómo luchar contra el enemigo. Stalin exhortó al pueblo a una guerra sagrada sin cuartel, sin prometer una victoria cercana ni fácil. Todo el que en ese momento se hallaba junto al receptor o altoparlante captaba cada una de sus palabras sobrecogido por la emoción.

El llamamiento a desplegar la guerra de guerrillas, a crear las milicias populares voluntarias y, por último, la definición de la guerra de la Unión Soviética contra la Alemania fascista y sus satélites como una Guerra Patria, de todo el pueblo, colmaba los corazones de los soviéticos con la fe de que, pese a los primeros reveses, vencerían en fin de cuentas. Al mismo tiempo aumentaba el sentimiento de alarma por la suerte de la patria socialista: el intento de tomar en nuestras manos la iniciativa en los primeros días de la guerra fracasó, el enemigo avanzaba con rapidez, la aviación alemana abría el camino a sus unidades motorizadas en el Norte hacia Leningrado; en el Centro, hacia Moscú y, en el Sur, hacia Kíev. En estas condiciones no podía omitirse la posibilidad de desembarcos marítimos y aéreos en los flancos del Ejército Soviético o en las zonas de las bases navales. Y ante todo había que sospechar acciones importantes con grandes fuerzas de la Marina de Guerra alemana en el Báltico, desembarcos en el Norte, allá por la península de Kola y, en caso de avance con éxito de los hitlerianos hacia el Sur, un numeroso desembarco aéreo también en Crimea.

En los primeros días, la Marina de Guerra soviética sufrió algunas bajas en barcos y personal. En la noche del 23 de junio, por ejemplo, el crucero "Maxim Gorki" sufrió serios deteriores en el Báltico al tropezar con una mina. Poco antes, el destructor "Gnievni" pereció al chocar con otra mina.

Los hitlerianos empleaban fundamentalmente la aviación para atacar las bases y los barcos soviéticos. Pero sus incur-

[1] J. Stalin era entonces el Secretario General del CC del Partido Comunista y Presidente del Consejo de Comisarios del Pueblo. Más tarde, fue designado para el cargo de Presidente del Comité Estatal de Defensa (CED). *(Nota de la Edit.)*

siones apenas causaban daño. En respuesta a los encarnizados ataques aéreos a Libava, la aviación de la flota soviética del Báltico golpeó sobre Memel (Kláipeda). A juzgar por las fotos aéreas, los destrozos producidos fueron de consideración.

También en el Mar Negro actuaba con éxito la aviación soviética asestando un golpe sobre Ploesti. Los barcos de la flota del Mar Negro preparaban un golpe sobre Constanza.

Las acciones de la Marina de Guerra alemana contra la flota soviética del Báltico comenzaron prácticamente algunos días antes de empezar la guerra. Enviaron los submarinos fascistas a ocupar posiciones en las costas soviéticas por lo menos dos días antes. Ya el 21 de junio, los barcos alemanes y finlandeses comenzaron a colocar minas en las posibles rutas de los buques soviéticos en la embocadura del golfo de Finlandia.

La exploración de la flota del Báltico, hallándose en disposición operativa número dos desde el 19 de junio, descubrió barcos sospechosos no identificados, pero no pudo establecer a qué se dedicaban. La violación de las fronteras aéreas soviéticas, la frecuente circulación de barcos entre puertos y bases finlandeses y alemanes, todo esto ya antes había despertado inquietud en el Estado Mayor de la Flota. El mando informó meticulosamente de ello al Estado Mayor General de la Marina de Guerra, pidió incluso licencia para colocar barreras de minas defensivas, pero ante la tranquilidad del Comisariado de la Marina de Guerra, se limitó a las medidas reglamentarias: "pasar a la disposición operativa número dos".

Los hechos indicaban con insistencia que la guerra se aproximaba, pero la ausencia de indicaciones para pasar a la disposición operativa número uno, suscitaba, como es natural, dudas en el mundo local acerca de la justedad de las conclusiones que aconsejaba la lógica del desarrollo de los acontecimientos.

Sólo a las 23 horas 35 minutos del 21 de junio, el comandante general de la flota del Báltico, V. Tributs, recibió mi orden verbal de "pasar a la disposición operativa número uno y, en caso de ataque, hacer uso de las armas".

En los días que precedieron a la guerra y pensando en los acontecimientos que se avecinaban, los marinos soviéticos trataban de prever los planes del alto mando naval hitleriano. Los partes recibidos del Estado Mayor General hablaban de grandes concentraciones de fuerzas alemanas a lo largo de toda la frontera occidental. Aquí, por lo visto, se planeaban las batallas más importantes de las fuerzas terrestres. En este sentido, el papel de la flota del Báltico era sumamente responsable. Su principal tarea consistía en asegurar los flancos del despliegue estratégico de las Fuerzas Armadas soviéticas y, después, sus acciones. Era evidente que desde los primeros días de la guerra, el futuro frente apoyaría sus flancos, por el Norte, en el Mar de Barents y, más al Sur, en el Báltico.

Como muchos de mis camaradas, yo no concebía una profunda penetración del enemigo en el territorio del país soviético, pero sí su intento de ocupar Libava sobre la marcha. Esa fue la razón de que al visitar esta base antes de la guerra, junto con la jefatura de la región militar del Báltico, me ocuparan las cuestiones de la defensa de Libava por tierra. Es natural: lo mismo que la flota está obligada a cubrir por mar el despliegue del ejército, la tarea de las unidades terrestres sea cubrir la movilización de las bases navales. Si las tropas terrestres no cubren el despliegue de la flota, ésta no puede cumplir con éxito las misiones combativas. Esto se confirmó de lleno cuando el enemigo avanzaba rápidamente hacia Riga y Tallinn. La elevada disposición operativa de la flota en el momento del ataque, las barreras de minas, la potencia de las baterías, todo esto en fin de cuentas resultó ineficaz al no contar con la cobertura de las tropas terrestres; los barcos tuvieron que abandonar sus bases y retirarse al Este.

El curso de los acontecimientos en Libava fue, en pocas palabras, como sigue.

El día 19 de junio, el jefe de la base recibió la orden de poner a sus unidades en disposición número dos. Este se lo comunicó a su jefe de operaciones, comandante en jefe de la región militar del Báltico y jefe de la 67 división de infantería, con el que debía cooperar. Cerca de las 23 horas 40



minutos del 21 de junio se declaró la disposición número uno, por orden del comandante general de la flota con autorización para emplear las armas en caso de ataque, previniendo que el ataque podía producirse en la siguiente noche. El jefe de la base se lo comunicó inmediatamente al jefe de la división.

A las 4 horas del 22 de junio los hitlerianos pasaron a la ofensiva en la región de Polanguen (Palanga) y, al mismo tiempo, su aviación comenzó a bombardear el aeródromo de Libava. La división de infantería 291 del enemigo avanzaba hacia la ciudad por la costa a marcha forzada. Las unidades de la 67 división de infantería, todavía no ampliada como corresponde a los tiempos de guerra, y la guarnición de la base naval de guerra ofrecieron al enemigo heroica resistencia. En la mañana del 22 de junio, los barcos soviéticos comenzaron la siembra de minas en la entrada a la base. Se enviaron submarinos a ocupar las posiciones y una parte de los buques fueron conducidos a Windau (Vientspils) y a Ust-Dvinsk (Balderaiya).

Aunque el adversario no logró ocupar Libava sobre la marcha y los combatientes de la 67 división de infantería, apoyados por la artillería costera, rechazaron el primer empuje enemigo, al finalizar el 25 de junio los hitlerianos lograron romper, avanzando hacia los astilleros de Tosmae. Durante el 25 y el 26 de junio continuó la lucha por la ciudad y la base. En la noche del 26, el jefe de la división y el de la base recibieron la orden de retirarse. Esto pudo realizarse sólo en parte: los caminos que conducían a Windau estaban ya cortados por el enemigo. La resistencia en diferentes puntos de Libava continuó todavía cinco días más, y sólo al sexto dejaron de sonar los disparos.

Gracias al heroísmo de los defensores de Libava, el ataque relámpago de los alemanes no resultó, y éstos sufrieron grandes pérdidas. Cuando se estudia la breve defensa de Libava en los primeros días de la guerra puede hallarse mucho aleccionador en cuanto a la preparación de las unidades navales de la base y de la división que la protegía y también a la cooperación de los Estados Mayores de la región militar y la flota.

Los acontecimientos se desarrollaban tan vertiginosamente que todos los planes operativos previos resultaron irreales. Los marinos del Báltico tuvieron que cumplir otras tareas, completamente distintas, de acuerdo con la situación, la cual se presentaba muy desfavorable a nosotros. El rápido avance de los alemanes hacia Riga y, después, hacia Pskov y Tallinn, les obligaba lógicamente a emplear las vías marítimas. Ya en la primera mitad de julio se descubrieron algunos transportes y pequeños convoyes del enemigo navegando a lo largo de la costa hacia Riga, pasando por el estrecho de Irben. El medio más eficaz para golpear a los transportes enemigos era, por supuesto, la aviación torpedera. Se había preparado durante años para ello. Mas por las circunstancias extraordinarias, la masa fundamental de la aviación de la flota se destinó contra las columnas de tanques del enemigo que avanzaban hacia Leningrado.

Además, cubría al 8° ejército que se batía en Estonia, y bombardeaba a las unidades alemanas que atacaban a Tallinn, base principal de la flota.

El hecho de que la aviación de la flota del Báltico se dedicara a los objetivos terrestres en lugar de golpear a los convoyes enemigos era en aquella situación inevitable.

Ya he hablado de la importancia que concedíamos en tiempos de paz a los ataques concentrados de la aviación, los submarinos y los barcos de superficie de diversas clases, golpes asestados simultáneamente por todas las fuerzas y en el lugar que más nos convenía. Pero para asestar golpes concentrados había que mantener la iniciativa en nuestras manos, conocer con antelación el rumbo de los barcos adversarios y disponer de tiempo para organizar tales ataques. En cambio ahora, cuando descubríamos un convoy alemán, con frecuencia, estaba ya en la embocadura del golfo de Riga, y no quedaba más recurso que atacarlo sólo con las fuerzas que disponíamos en el momento dado.

En la guerra sovieto-finlandesa, en el invierno de 1939-1940, volvió a confirmarse la vieja verdad de que debe aprenderse a combatir en las condiciones más semejantes posibles a las de guerra; pero en los primeros meses que siguieron al ataque de la Alemania fascista a la Unión Soviética nos

volvimos a convencer de que, en este sentido, nos había quedado mucho por hacer.

Ahora es útil hablar francamente de esto y subrayar hasta qué punto es importante pensar siempre en la posibilidad de la guerra y prepararse para ella, evitando, siempre que se pueda, los convencionalismos.

Pese a todos sus fallos, el papel desempeñado por la Marina de Guerra soviética en el aseguramiento de los flancos del ejército fue de importancia excepcional. No puede considerarse fortuito o equivocación del mando alemán el hecho de que el Ejército Soviético no tuviera a su espalda ni un solo destacamento de fuerzas enemigas desembarcadas por mar, y no sólo al comienzo de la guerra, sino tampoco después.

La firme defensa de las bases navales, cuando se hallaban en los flancos de las unidades terrestres, constituía un factor importante. En tales casos las tropas fascistas chocaban con una larga y tenaz resistencia por tierra que, con frecuencia, repercutía en el ritmo de avance de todo el frente. Consciente de esto, Hitler exigió, y no por casualidad, en agosto-septiembre de 1941, que Antonescu[1] ocupase Odesa lo antes posible. Y la ciudad-héroe, con su resistencia, ejerció influencia en el curso de las batallas de todo el grupo "Sur" de los ejércitos alemanes.

En cuanto al Báltico, durante los meses de julio y agosto de 1941, la Marina de Guerra alemana no manifestó la actividad esperada. Tan sólo a finales de septiembre llegó una escuadra a los arrecifes de Abo-Alánskoie, compuesta por el mayor navío de línea alemán, el "Tirpitz", un crucero pesado y varios cruceros ligeros, y, casi al mismo tiempo, una gran unidad de cruceros fascistas se concentró en Libava. Entretanto nosotros suponíamos con plena razón que el Ejército y la Marina de Guerra alemanes actuarían en estrecha cooperación precisamente aquí, en la dirección de Leningrado; temíamos los desembarcos navales y esperábamos que grandes buques del enemigo obstaculizarían seriamente nuestra evacuación de Tallinn por mar.

---

[1] Entonces, dictador de Rumania.

¿Por qué la Marina de Guerra alemana estuvo tan pasiva por entonces?

En la literatura de memorias germanooccidental de la postguerra no he hallado respuesta directa a la cuestion, pero a ella se refiere Friedrich Ruge, uno de los almirantes hitlerianos y, después, comandante en jefe de la Marina de Guerra de la RFA en su libro *La guerra en el mar, 1939-1945*. Escribe que al confeccionar el plan "Barbarossa", Hitler y sus generales confiaban en un éxito de la "guerra relámpago" incluso sin la participación activa de la Marina de Guerra. El tiempo se encargó de demostrar lo insostenible de las concepciones puramente terrestres o marítimas de la conducción de la guerra.

Desde sus posiciones estrictamente subjetivistas de una estrategia naval independiente –mejor dicho, autosuficiente–, Ruge sigue todavía, a juzgar por el libro, sin comprender que en una guerra entre la Unión Soviética y Alemania, pese a que el centro de gravedad de la lucha, por causas puramente geográficas, era tierra firme, las flotas deberían actuar nacesariamente junto con las tropas de tierra. Esto lo veía con gran claridad el Estado Mayor General soviético que, por indicación del Gran Cuartel General (GCG), supo corregir en el curso de la guerra los fallos tenidos en los tiempos de paz. Esto también lo comprendíamos los marinos cuando nos preparábamos para apoyar a las tropas terrestres, llamadas a resolver la tarea principal de la guerra.

En tanto que confirma el hecho de que, al planificar el ataque a la Unión Soviética, Hitler y sus colaboradores subestimaban evidentemente a la Marina de Guerra, Ruge considera que la Marina soviética cumplía tareas impropias, participando en acciones combativas junto con las tropas de tierra. A juicio de Ruge esto denunciaba. . . la debilidad de la Marina de Guerra soviética, incapaz, según él, de cumplir su misión directa. En realidad, esto era prueba de la fuerza de la Marina soviética. Tanto en Odesa como en Sebastopol, en Tallinn o en Janko, los marinos soviéticos actuaban de acuerdo con la estrategia general: batirse contra el enemigo dondequiera que fuere, en el mar, en el aire o en la tierra. Precisamente por eso la aviación naval consideraba muchas veces que su

misión fundamental era aniquilar los objetivos terrestres enemigos, dejando a un lado los objetivos puramente navales. Cuando las circunstancias lo exigían, las flotas cedían miles de hombres, formaban unidades de infantería de marina que se batían, ¡y cómo se batían! en casi todos los frentes. Una tal "pasividad" perjudicó, y no poco, a los alemanes.

Al analizar las causas de la pasividad de la Marina alemana yo lo explicaría, en primer término, por el miedo de los hitlerianos a sufrir grandes bajas por la aviación torpedera, los submarinos y las minas soviéticos. Veinte submarinos de la flota del Báltico se desplegaron ya en los primeros días en el mar. Y no es obvio señalar que Hitler reaccionaba muy dolorosamente cuando perdía algún navío de gran tamaño.

La flota del Báltico se preparó durante años para la guerra en el mar: para operar en las vías de comunicación, para el combate en las posiciones de minas y artillería a la entrada del golfo de Finlandia, para defender desde el mar sus bases y las costas contra los desembarcos enemigos. Al comienzo de la guerra las fuerzas navales tuvieron que volver sus cañones, como se dice, en ciento ochenta grados y actuar en "directriz opuesta", según se expresaban a veces en su "argot" los artilleros.

La situación creada obligó a renunciar a los planes elaborados en tiempos de paz y concentrar toda la atención en el peligro que amenazaba por tierra.

Los días de la segunda mitad de julio han quedado en la memoria como días de máxima inquietud para la flota del Báltico.

En aquellos duros tiempos, cuando, a pesar del heroísmo de los soviéticos, teníamos que abandonar una base tras otra, se ponían de manifiesto con especial claridad las debilidades tenidas en la preparación de las flotas. Y se manifestaron principalmente en la cooperación de la Marina y el Ejército, en el aseguramiento de la Marina con algunos tipos de barcos y medios de combate y, con frecuencia, en el nivel de entrenamiento de combate.

¡Qué lejos están a veces de su realización los planes en el papel! Cuando era comandante de crucero, creo que no dudaba de que en los ejercicios (en cuanto a una posible guerra

pensábamos poco) el barco cumpliría todo como indicaba el plan. Pero bastó que comenzáramos a actuar para que emergieran no pocos defectos de preparación. Ya entonces aprendí a comprender que no hay plan alguno que pueda considerarse real mientras no se compruebe en la práctica. Más tarde, cuando yo mandaba la flota del Océano Pacífico, durante los acontecimientos del lago Jasán[1] apareció el peligro de un ataque aéreo a nuestra principal base, Vladivostok. Entonces descubrimos que los planes que se conservan en la caja fuerte están muy lejos de garantizar plenamente una verdadera disposición combativa de la flota. Hubo que realizar durante algunos meses ejercicios diversos para verificar los planes en la práctica y corregirlos con urgencia.

Cuando comenzó la Gran Guerra Patria me convencí de nuevo: la guerra introduce correcciones imprevistas en los planes, aunque éstos hayan sido comprobados reiteradamente en los ejercicios.

Ahora pasemos a los buques y las armas. Desde hace mucho se sabe: lo que da mejor resultado en la guerra es una Marina correctamente "balanceada", es decir, que cuente con suficientes buques submarinos y de superficie de todas las clases y los tipos necesarios. Asegurar esta correlación, ya en tiempos prebélicos, era una obligación directa del Comisario del Pueblo de la Marina de Guerra y del Estado Mayor General de la Marina. Aquí no puede culparse ni a los organismos superiores ni a los fallos en los organismos de base.

Especialmente en la flota del Báltico, la falta de dragaminas y medios rastreadores tuvo una repercusión muy lamentable. Todos los dirigentes de la Armada comprendíamos que en el Báltico, con la poca profundidad de sus aguas, las minas constituirían un serio peligro, que sin dragaminas no podría hacerse ni una sola salida al mar. Si nos hubieran preguntado a cualquiera de nosotros qué se necesita en primer término para el teatro naval del Báltico, hubiéramos respondido sin pensarlo: construir dragaminas, hacer dragas y minas mo-

---

[1] Ataque provocador de los japoneses a la URSS en la región del lago Jasán, en el verano de 1938.

dernas de lucha contra el enemigo. La realidad fue distinta. Hay que reconocerlo.

Con la mayor atención puesta en los grandes navíos, construíamos muy lentamente nuevos dragaminas costeros (DMC) de mayor velocidad y, además, pocos. Es también imperdonable que ya empezada la guerra en Europa, cuando aumentó el peligro de ataque de la Alemania fascista a la Unión Soviética, no completáramos la flota con barcos mercantes que pudieran convertirse en dragaminas. En consecuencia, al comienzo de la guerra, la flota del Báltico contaba en total con veinte DMC, cuando necesitaba no menos de cien. Ese estado de los dragaminas mermó la eficiencia en el empleo de los barcos de combate y propició pérdidas injustificadas cuando la flota se abrió paso de Tallinn a Kronstadt. Al hacer el balance del primer mes de guerra, el Consejo Militar de la flota calificó el peligro de las minas como el principal. La agudeza del problema le obligó a disponer "seleccionar en Leningrado todo lo que pueda ser útil", y si no existe tal posibilidad, "elegir quince o veinte remolcadores marítimos o fluviales, aunque sean de rueda". Así era de acuciante la necesidad de dragaminas.

Esto, evidentemente, lo conocían también los alemanes. No es casual que, según el plan "Barbarossa", ya en febrero de 1941, Hitler decidiera no arriesgar los grandes navíos y, desde el comienzo de la guerra, emplear en gran escala por el Báltico los sembradores de minas, lanchas torpederas y una parte de sus fuerzas ligeras. Teóricamente esperábamos eso, pero prácticamente no nos preparamos para luchar contra las minas enemigas. Deberíamos haber tocado a rebato cuando supimos la aparición de nuevas minas electromagnéticas alemanas y los grandes daños que ocasionaron a los ingleses en 1939-1941.

Además de los dragaminas, faltaban también barcos de defensa antisubmarina (DAS) y buques patrulleros. Ahora leemos con amargura las líneas de un antiguo documento: "El DMC de costa "Krambol" ha ocupado su puesto de patrulla." No estarían tan bien las cosas cuando se enviaba uno de los dragaminas -que de por sí eran insuficientes- a cumplir la tarea de un buque patrullero.

La flota del Báltico experimentó también en sí todas las consecuencias de la debilidad de los medios de la DAA naval. No siempre se lograba proteger a los buques con aviación de caza, y los cañones antiaéreos *Lender-lease*, instalados en los barcos, ya habían envejecido por entonces.

El entrenamiento de combate se hacía en condiciones desfavorables. Hasta casi el comienzo de la Gran Guerra Patria la flota del Báltico disponía tan sólo de la base de Kronstadt, que se helaba cuatro o cinco meses al año. Ya en noviembre, los barcos quedaban generalmente presos por los hielos junto a los muros o en los astilleros de reparación de Kronstadt. Las salidas al mar se suspendían y los marineros y los mandos se dedicaban a los estudios en la orilla. En el otoño se efectuaba la desmovilización y el llamamiento a filas. Por este tiempo se concedían también los permisos y se realizaban los traslados de jefes.

El mando procuraba hacer lo más posible en invierno y, en primavera, sacaba cuanto antes los barcos al mar, pero en embarcaciones apresadas por el hielo o situadas en los astilleros de reparación no puede hacerse gran cosa. La flota daba en primavera sus primeros pasos con timidez, recordaba al convaleciente que ha pasado largo tiempo en el lecho. Sólo a comienzos de mayo se alineaban los barcos por la rada de Kronstadt y se dedicaban a la preparación individual; salían menos al mar, que durante el invierno, dejaba prácticamente de ser el medio habitual del marino. Todavía en los tiempos en que yo era cadete se me grabaron bien las primeras concentraciones de la flota en la rada de Kronstadt. El paso a la bahía Lúzhskaya en junio resultaba un acontecimiento. Y cuando las grandes unidades iniciaban los ejercicios complejos y la navegación conjunta, había pasado ya medio verano. La flota se preparaba con premura –causándose por ello las correspondientes averías– para las maniobras de otoño que culminaban el año de estudios. A la primavera siguiente casi todo empezaba de nuevo. . .

Cuando en 1933 me nombraron comandante de un crucero en el Mar Negro, comprobé que aquí seguían los mismos pro-

cedimientos que en el Báltico, pese a que el Mar Negro no se helaba. A pesar de que en octubre se puede navegar todavía durante largo tiempo, aquí hacían lo mismo que allí: realizaban los ejercicios de resumen y la mayor parte de los barcos fondeaban junto a los muros de los astilleros de reparación.

"¿Por qué navegamos tan poco en invierno?" –se preguntaban con frecuencia los marinos. Pero todos comprendíamos que esta cuestión sólo podía resolverse en las alturas. ¿Cómo se va a navegar en noviembre y diciembre, supongamos, si quienes se desmovilizaban habían abandonado ya la nave y muchos jefes y reenganchados estaban de vacaciones? El orden establecido en el Báltico, donde en invierno no había bases libres del hielo, convertido en tradición (todos a navegar en verano y todos a la reparación desde el otoño), nos tenía fuertemente sujetos.

La situación cambió en todas las flotas sólo en 1940. En la experiencia de la campaña finlandesa nos convencimos una vez más de que hay que navegar todo el año y que la preparación para la lucha debe hacerse en condiciones muy próximas a la realidad combativa. La flota del Báltico, situada ahora en las bases de Tallinn, Libava y Janko, ya no estaba en invierno inmovilizada por los hielos, sus buques podían surcar el Báltico todo el año. Pero quedaba poco tiempo hasta el comienzo de la guerra y no fue posible llegar a un cambio radical de la situación. La experiencia se adquiere y acumula con los años, especialmente en la preparación de los hombres. Formar y educar jefes y marineros hábiles resulta más complejo que construir navíos.

Después del ataque de la aviación enemiga a Sebastopol en el amanecer del 22 de junio, la flota del Mar Negro desplegó sus fuerzas y colocó las barreras de minas con relativa tranquilidad.

Desde el primer día de la guerra, el mando de la flota del Mar Negro tomó en sus manos la iniciativa. La aviación de la flota asestaba golpes sobre importantes objetivos en Rumania. La flotilla del Danubio, tras rechazar el primer ataque

de la costa rumana, realizó en ella un desembarco. Los submarinos llegaron a los litorales de Rumania y Bulgaria para localizar y atacar a los barcos enemigos.

El grupo alemán de ejércitos "Sur" avanzaba hacia el Este ocupando las ciudades costeras. Los fascistas fanfarroneaban prediciendo que la flota soviética del Mar Negro "moriría por sí sola de muerte terrestre" al quedar privada de sus bases. Pero la flota se batía aumentando de día en día la fuerza de sus golpes.

La Rumania monárquica, como era de esperar, actuaba como aliada de la Alemania fascista. El mando soviético decidió asestar un golpe a la base principal de la Marina rumana, a Constanza.

En la noche del 22 al 23 de junio de 1941, la aviación de la flota del Mar Negro realizó ya el primer bombardeo a los objetivos militares de Constanza. El día 23 de junio se realizaron cinco vuelos más: tres a Constanza y dos a Sulina.

Poco después se realizaron unos bombardeos aéreos sobre Ploesti. El Gran Cuartel General concedía suma importancia a este objetivo: se trataba del petróleo rumano, muy necesario a la Alemania fascista. Por ello a Ploesti lo bombardeaban la aviación del Ejército y la de la flota. En julio y agosto se logró aniquilar cientos de miles de toneladas de petróleo, y su extracción casi se anuló por algún tiempo.

En relación con los bombardeos de la aviación soviética a Ploesti es oportuno subrayar el significado estratégico de tales golpes. No por casualidad Hitler en su nota a Brauchitsch, del 22 de agosto de 1941, subrayaba que debía ocuparse rápidamente la cuenca del Mar Negro y Crimea con sus aeródromos; las minas de carbón se tomarían siempre. Un sólo bombardeo exitoso de la aviación rusa a nuestra única fuente de petróleo –se decía más adelante– y será difícil prever el curso posterior de la guerra.

El 25 de junio, dos líderes de destructores –"Moskvá" y "Járkov"– salieron a la mar a bombardear Constanza. Este grupo de choque iba cubierto por el crucero "Voroshílov" y dos destructores. Los barcos realizaron la travesía de noche y, al amanecer, aparecieron sorprendentemente ante Constan-

za. A las 5 de la mañana, ambos líderes abrieron fuego. Se lanzaron 350 proyectiles sobre los objetivos señalados. En la costa estallaron grandes incendios, ardían los depósitos de petróleo.

Nuestros artilleros batieron con éxito los objetivos. En la retirada los barcos marcharon a gran velocidad (treinta nudos) zigzagueando, por ello se perdieron los paravanes –dispositivos para desactivar las minas– y el líder "Moskvá" chocó con una. Se oyó una explosión ensordecedora, el barco se partió y se sumergió. "Járkov" intentó ayudar a los náufragos, pero él mismo sufrió averías por el fuego de las baterías costeras. Si ante el peligro de las minas, las naves hubieran reducido la marcha habrían sufrido más daños de la artillería costera. Por lo visto, al impartir la tarea de la operación, el mando de la flota debía indicar exactamente cómo cumplirla de acuerdo con la situación, no permitiendo riesgos injustificados.

Tuvimos en cuenta la experiencia del ataque a Constanza. En noviembre de 1942 se envió al crucero "Voroshílov" a bombardear la base naval enemiga de Sulina. El crucero cumplió la tarea con éxito y sin bajas, aunque la resistencia ofrecida por el enemigo fue mayor que en Constanza.

A medida que se iba puntualizando la situación en el ala sur del frente, el Danubio y la base naval de Odesa llamaban cada día más la atención del mando de la flota del Mar Negro y el Estado Mayor General de la Marina.

La flotilla del Danubio –parte de la flota del Mar Negro–, situada en la propia frontera, respondió organizada y rápidamente con fuego propio al de las costas rumanas y realizó en ellas pequeños desembarcos. Parecía que podría seguir realizando esa tarea con el mismo éxito. Pero dos semanas después, la situación en el frente del norte de Moldavia empeoró. La flotilla recibió la orden de dirigir las fuerzas principales a las acciones conjuntas con el 14 cuerpo de ejército; en la desembocadura del Danubio quedaron pequeñas unidades para cubrirla. En la primera mitad de julio, cuando las tropas terrestres se replegaban, el destacamento de la flotilla del Danubio situado en el curso alto del río apenas logró salir combatiendo hacia Ismaíl.

En los períodos posteriores, la flotilla del Danubio reorganizada tuvo el honor de cooperar de manera muy activa con las grandes unidades terrestres y avanzar hacia Viena, participando en la liberación de Rumania, Hungría, Yugoslavia y Austria. De ello hablaremos más adelante.

Después de la guerra, cuando muchos documentos secretos de los nazis dejaron de ser un secreto, resultó que el plan "Barbarossa" no incluía acciones de grandes fuerzas de tierra o de la Marina en las direcciones secundarias a juicio de sus autores. Los generales fascistas querían decidir de antemano el desenlace de la guerra con golpes relámpago asestados contra Moscú, Leningrado y Kíev. Suponían que Arjánguelsk y Múrmansk caerían en sus manos sin mayores esfuerzos, como trofeos después de la victoria en las direcciones principales. Sin embargo, los planes de la "guerra relámpago" fracasaron. La guerra tomó un carácter duradero. En vez de pelear con "puños blindados", con los cuales los fascistas alemanes y sus satélites se proponían lograr rápidamente la victoria, tuvieron que "abrir el puño y separar los dedos" en un enorme frente que abarcaba desde Odesa hasta Múrmansk.

Durante los primeros días de la guerra, la situación en las fronteras septentrionales no estaba muy clara. Con el pretexto de defender la región Polar, las tropas alemanas que habían ocupado Nárvik se situaron en la frontera noruego-finlandesa. "¿Se propondrán ocupar Finlandia?" –nos preguntábamos, esperando de un momento a otro el comienzo de las operaciones en el Norte.

El 22 de junio, en la frontera terrestre con Finlandia había una tranquilidad relativa. Sin embargo, la aviación alemana bombardeó ese día los buques y aeródromos de la flota del Norte.

El 25 de junio, el comandante de la flota del Norte informó que el 19 cuerpo de infantería de montaña alemán avanzaba hacia la frontera soviética. Ahora ya estaba claro que el enemigo no tardaría en pasar a la ofensiva por la frontera con Finlandia. Esto se produjo el 29 de junio. Desde ese día, la

guerra abarcó los enormes espacios del Norte. Ahora, los flancos de los frentes soviéticos se apoyaban no solo en las costas del Mar Negro y el Báltico, sino también en el frígido Mar de Barents.

Las peculiaridades del teatro naval del Norte no se limitan a las rigurosas condiciones naturales. Gracias a la corriente templada del Atlántico, en la parte sudoccidental del Mar de Barents los hielos no obstaculizan las acciones combativas de la flota durante todo el año. Sin embargo, en las regiones septentrionales y orientales de dicho mar, del Blanco y del de Kara, los hielos impiden el movimiento de los buques durante el invierno.

Las frecuentes tormentas, especialmente en otoño e invierno, la baja nubosidad, la niebla, las precipitaciones de nieve y las ventiscas dificultaban mucho a los buques y a la aviación. Pero las nieblas ayudaban también a las travesías ocultas de los convoyes y a los desembarcos. ¡Así son las paradojas de la naturaleza del Norte!

El día polar y la noche polar obstaculizaban seriamente las operaciones de la flota. La noche polar complicaba la búsqueda visual, sin embargo, el día polar impedía casi por completo ocultar las acciones.

Las vías de comunicación con los aliados, los transportes de tropas y de significado económico por la ruta marítima del Norte, la gran importancia del puerto de Múrmansk por no helarse, las inmensas riquezas naturales, todo esto y otras muchas razones obligaban a dedicar especial atención al Norte durante la guerra.

Las peculiaridades geográficas del litoral de Noruega del Norte –abundancia de fiordos, costas altas y abruptas con aguas de gran profundidad– permitían a la Marina fascista dislocar sus barcos con posibilidades de maniobra y dispersión. Cuando se preparaba para atacar a la Unión Soviética, el mando alemán mantuvo listos en Noruega y en el norte de Finlandia un cuerpo finlandés y dos alemanes que constituyeron el ejército "Norwegen".

En el plan de operaciones figuraba apoderarse de Múrmansk y la base principal de la flota del Norte, Poliarni; tomar el ferrocarril de Kírov, aislando así la península de

Kola de las regiones centrales del país; ocupar la Carelia soviética y dominar toda la cuenca del Mar Blanco, incluyendo Arjánguelsk.

El mando germanofascista se proponía realizar este plan en el Norte con ritmo relámpago, fundamentalmente con fuerzas terrestres y aviación. Los bombarderos debían asestar golpes masivos sobre Poliarni y Múrmansk y destruir las esclusas del canal Mar Blanco-Mar Báltico, para aislar al teatro de guerra naval del Norte del teatro del Báltico. Al comenzar la guerra, las fuerzas navales alemanas en el Norte eran insignificantes. Se ubicaban en los puertos y las bases del fiordo Varanger, y, particularmente en Petsamo (Pechenga) y Kirkenes.

Los aviones de combate de la 5ª flota aérea hitleriana, las Fuerzas Aéreas de Finlandia y la aviación de transporte de los fascistas disponían en la zona polar de una extensa red de aeródromos. Para actuar directamente contra la flota del Norte designaron cerca de ciento setenta aviones; de ellos, hasta cien de bombardeo.

La extensión del frente sobrepasaba aquí los trescientos kilómetros. Frente el enemigo estaba el 14 ejército. Dos de sus cinco divisiones actuaban en la dirección de Múrmansk.

La flota del Norte apoyaba el ala derecha del ejército que defendía la dirección de Múrmansk. Era la flota más joven del país. Al comenzar la guerra contaba relativamente con pocas unidades. Destructores no tenía más que ocho y, submarinos, quince. Tenía insuficiencia de bases debidamente equipadas. Para fondear los barcos había que emplear los puertos de Múrmansk y las bahías de los golfos Kola y Motovski.

La aviación naval de la flota del Norte tampoco era grande: ciento dieciséis aviones, casi todos de tipos envejecidos. Al comienzo de la guerra podían utilizarse de hecho sólo tres aeródromos. Los aeródromos y pistas de aterrizaje eventuales se empezaban a construir. En esencia se carecía de aviación de asalto.

En el Norte, al iniciarse la guerra, el enemigo era superior en fuerzas terrestres y en aviación; estaba en inferiori-

dad frente a la flota del Norte sólo por el número de submarinos. En cuanto a las embarcaciones de superficie había una igualdad relativa.

Así las cosas, las tropas del coronel general Dietl iniciaron una resuelta ofensiva hacia Múrmansk. El ya mencionado autor alemán F. Ruge, reconoce que "esta acción fue planeada como una operación puramente terrestre, pero la influencia del mar se dejó sentir enseguida". La referencia a que "el terreno resultó tan impracticable" que las tropas de montaña sólo pudieron recorrer la mitad del camino a Múrmansk no es convincente. El carácter del terreno lo conocían, por supuesto, los alemanes y, ante todo, los finlandeses. No por casualidad tenían allí ya concentradas tropas de montaña.

En los meses de verano (junio-septiembre) lo que impidió que las tropas de montaña del general Dietl avanzaran más hacia Múrmansk no fue el terreno, sino el 14 ejército y la flota del Norte. Desde el momento en que surgió la amenaza real y seria para Múrmansk, las tropas terrestres soviéticas y la flota del Norte actuaron en perfecta coordinación. Y debemos decir que el desembarco de infantería de marina y también el apoyo de los barcos desempeñaron su papel en cuanto a la ayuda al ejército. En cambio, la flota alemana no aseguró los flancos de su ejército, aunque contaba para ello con todas las posibilidades. A mediados de julio, temimos seriamente por la base principal de la Flota, por Poliarni. Pero cuando el frente se estabilizó, el mando de la flota del Norte pudo emplear sus submarinos y parte de su aviación contra las comunicaciones del enemigo, que llegaban a Petsamo y Kirkenes. Se hundieron más de diez transportes (algunos de ellos con tropas). A partir de entonces, el general Dietl no cesó de pedir ayuda. Y se la dieron. Ya en el invierno de 1941-1942 el mando fascista, tras valorar el significado de las comunicaciones septentrionales, trasladó a las bases de Noruega del Norte el buque de línea "Tirpitz", tres cruceros pesados y uno ligero y no pocos barcos de otros tipos, incluidos destructores, submarinos y lanchas torpederas. Aumentó el número de los aviones hasta llegar a quinientos veinte.

También aumentó el número de buques en la flota del Norte, pero esencialmente a base de barcos de la Marina Mercante movilizados. Hubo que reequiparlos con urgencia para que fungieran como barcos y lanchas patrulleros, siembraminas, lanchas dragaminas y bases flotantes. Muchos de ellos, por supuesto, no respondían a los requisitos de los buques de guerra. Algunas unidades llegaron, en verano de 1941, a la flota del Norte procedentes del Báltico y, más tarde, en 1942-1943, del Océano Pacífico.

Las fuerzas aéreas de la flota del Norte se fortalecían con aviones del Báltico y del Mar Negro, de las Fuerzas Aéreas del Ejército Rojo y con aviones comprados a los aliados.

A comienzos de noviembre de 1942, la aviación de la flota del Norte contaba con trescientos dieciocho unidades de guerra. ¡Esto ya era una fuerza!

Pero para este tiempo el enemigo también mejoró sus recursos. Ante todo cambió sustancialmente la correlación de fuerzas navales a su favor en el Norte. La flota alemana en la zona polar procuraba asegurar sus comunicaciones marítimas a lo largo de la costa de Noruega del Norte y cortar nuestros transportes marítimos.

Sin embargo, la flota del Norte siguió tenazmente interrumpiendo las comunicaciones marítimas de los fascistas, defendiendo las suyas y apoyando el flanco costero del 14 ejército.

La guerra en el teatro septentrional transcurría un poco más tranquila que en el Mar Negro o en el Báltico. Allí la tensión llegaba a su máximo nivel. Las flotas se vieron obligadas a abandonar sus mejores bases, y esto complicaba extraordinariamente la realización de todas las operaciones en el mar. Afortunadamente en el Norte no tuvimos que experimentar nada parecido. Sin embargo, las acciones de nuestro flanco derecho son aleccionadoras.

Durante la primera semana de guerra en la Zona Polar, las acciones combativas se limitaban a mutuos ataques aéreos. Allí los fascistas pasaron a la ofensiva sólo en los últimos días de junio, y esto permitió al 14 ejército y la flota del Norte prepararse mejor para recibir al enemigo.

En la dirección de Kandalaksha, los hitlerianos lograron adentrarse un tanto en el territorio a costa de duros combates, pero no pudieron alcanzar el ferrocarril de Kírov.

En la dirección de Múrmansk no pudieron pasar de los treinta kilómetros en total, pese a la superioridad de sus fuerzas, ante todo en aviación. En agosto de 1941, los alemanes se agotaron ya y perdieron su capacidad ofensiva. Las tropas soviéticas les detuvieron en la línea del río Západnaya Litsa. Antes, el 15 de julio, pasaron a la defensa los regimientos fascistas lanzados hacia la península Sredni. Es verdad que pudieron aislar del continente a las penínsulas Sredni y Ribachi, que cubrían la entrada al golfo de Kola. Pero ambas penínsulas seguían sólidamente defendidas por los marinos y la infantería soviéticos.

A principios de septiembre, el enemigo intentó de nuevo avanzar en la dirección de Múrmansk. Pero tropezó con acciones resueltas de las tropas del flanco derecho del 14 ejército y la flota del Norte. No pudo avanzar más de dieciséis kilómetros. A comienzos de octubre, la línea del frente en la dirección de Múrmansk se estabilizó definitivamente en la zona de la bahía y el río Bolshaya Západnaya Litsa. Sin embargo, desde la cabeza de puente ocupada en la orilla oriental de dicho río, el enemigo continuaba amenazando la base principal de la flota del Norte, Poliarni, hasta donde quedaban menos de sesenta kilómetros.

Todavía el 1 de julio, el Consejo Militar de la flota informó con alarma que en caso de que el 14 ejército siguiera retrocediendo "quedaría amenazada la dislocación de la flota en el golfo de Kola". Nosotros, en Moscú, también esperábamos que la presión hacia Múrmansk y Poliarni sería fuerte: teníamos la perspectiva del transporte de cargamentos de los EE.UU. y Gran Bretaña, y los alemanes comprendían sin duda la importancia de Múrmansk.

Pese a todo, se pudo detener el avance del enemigo en esta dirección, y ello en gran parte fue mérito de la flota del Norte. Apoyó al 14 ejército con su artillería y aviación, con desembarcos desde sus naves y transporte naval de tropas, armamento y munición, combustible y víveres.

La flota alemana no supo asegurar el flanco costero de su ejército en ofensiva hacia Múrmansk. En cambio, el mando de la flota del Norte, como se sabe, efectuó varios desembarcos en la zona de la bahía Bolshaya Západnaya Litsa ya en julio. Repitió los desembarcos más tarde.

El desembarco más numeroso –más de seis mil hombres– se efectuó el 28 de abril de 1942 en la región del cabo Pikshúiev. Por entonces los fascistas preparaban una nueva ofensiva contra Múrmansk. Las dinámicas acciones del 14 ejército y este gran desembarco, realizado inesperadamente para el enemigo, frustraron sus planes.

Como es sabido, en la primavera de 1942, por indicación del Gran Cuartel General, las tropas soviéticas se preparaban para realizar una serie de operaciones ofensivas, ante todo en Crimea. Para atraer al combate a reservas enemigas en la dirección de Múrmansk se decidió realizar aquí una pequeña operación. Las tropas del 14 ejército, atacando desde la línea del río Západnaya Litsa, debían romper la línea defensiva y avanzar hacia el Oeste. La flota del Norte recibió la misión de desembarcar tropas en la retaguardia enemiga para facilitar el avance de las unidades del 14 ejército, cuando rompiera la defensa del enemigo.

Para el desembarco se designó a la 12 brigada independiente de infantería de marina. Con ella actuaría un destacamento de exploración de la flota. Eran en total unos seis mil doscientos hombres armados con medios ligeros y cañones de calibre no superior a 45 mm.

Para apoyar al desembarco se designó al destructor "Gromki" y los patrulleros "Rubín" y "Smerch". Su tarea era neutralizar a la artillería costera del enemigo y atraerse el fuego de los alemanes.

Después de una travesía oculta se hizo el desembarco en la noche del 28 de abril de 1942 en el lugar previsto y comenzó el avance.

El 1 de mayo, la 12 brigada había ocupado ya una cabeza de puente de quince kilómetros de anchura y avanzado de doce a catorce, de profundidad, cumpliendo así la misión planteada. Sin embargo, las acciones de las unidades del 14 ejército no tuvieron éxito, y los alemanes concentraron

sus esfuerzos en la liquidación del desembarco. Este tuvo que pasar a la defensa.

Durante los duros combates, la artillería y la aviación de la flota del Norte apoyaron a las tropas del ejército. Los destructores, los buques de patrulla y hasta las lanchas patrulleras hacían fuego sobre el enemigo. Sólo en 1941 dispararon cerca de siete mil quinientos proyectiles. Las baterías de costa estaban también muy activas. Desde la península Sredni y la orilla oriental de la bahía Bolshaya Západnaya Litsa realizaban fuego de puntería contra el borde delantero del enemigo.

El teniente mayor B. Safónov, jefe de escuadrilla, abrió el conteo de guerra de la aviación de la flota del Norte el 24 de junio. Con una andanada exacta de proyectiles reactivos aniquiló a un bombardero "Heinkel-111".

El nombre de Borís Safónov está vinculado con muchas gloriosas victorias de los pilotos de la flota del Norte en los primeros meses, los más difíciles de la Gran Guerra Patria. En este sentido es particularmente notable el día 15 de septiembre de 1941.

Los hitlerianos enviaron un numeroso grupo de bombarderos para apoyar la ofensiva de su infantería. Les cubrían los "Messerschmitt", contra los que se lanzó el septeto de cazas de Safónov. Con hábil maniobra Safónov logró separar del grupo al bombardero de cabeza e incendiarlo. El avión cayó sobre las rocas. El orden de combate de los aviones fascistas quedó alterado. Después de perder varios aviones más, los alemanes comenzaron a huir arrojando desordenadamente las bombas sobre sus propias tropas.

Eso ocurrió por la mañana y, en la segunda mitad del día, el mismo septeto de Safónov interceptó cerca de la línea del frente a treinta bombarderos pesados del enemigo que volaban protegidos por veintidós cazas. Este combate, en el que siete aviadores soviéticos destruyeron trece aviones fascistas, obligando a los demás a salvarse en fuga, entró para siempre en la historia de la aviación naval soviética.

El 16 de septiembre de 1941, el Presídium del Soviet Supremo de la URSS confirió a B. Safónov el alto título de Héroe de la Unión Soviética, y al regimiento en que servía,

la Orden de la Bandera Roja. Por esas fechas el piloto naval había derribado personalmente dieciséis aviones enemigos.

En la mañana del 30 de mayo de 1942, el teniente coronel de la Guardia Safónov salió con sus camaradas de combate a proteger un gran convoy de los aliados que se dirigía a Múrmansk y que en ese momento se hallaba a sesenta millas de la costa.

Sobre el convoy daban vueltas ya los aviones enemigos. Cuarenta y cinco "junkers" bombardeaban con ensañamiento los transportes y los barcos de escolta. Safónov se lanzó inmediatamente contra el bombardero enemigo más próximo y lo incendió.

En este combate Safónov derribó tres "junkers". Cuando salía del combate Safónov transmitió por radio al puesto de mando del regimiento que el motor de su avión estaba averiado. Un nuevo grupo de pilotos que llegaba en ayuda de los que ya combatían preguntó a Safónov si estaba herido. Cualquiera de ellos hubiera dado la vida por salvar a su jefe. La respuesta fue la voz autoritaria de Safónov por radio:

– ¡Persigan al enemigo, se retira!

Esa fue su última orden combativa.

Costaba creer que Borís Safónov había muerto. Le esperaron un día, otro, otro... Pero por mucho que indagó el destructor "Valerián Kúibyshev", enviado especialmente en su busca, no se halló nada en el mar. Por lo visto el héroe estaba gravemente herido y se sumergió en el remolino de las heladas aguas, junto con su aparato.

Safónov no tuvo mucho tiempo de combatir, pero realizó cerca de trescientos vuelos de combate, derribó personalmente veinticinco aviones enemigos; en combates de grupo liquidó catorce. El 14 de junio de 1942, B. Safónov fue –el primero en la Gran Guerra Patria– distinguido *post mortem* con la segunda Estrella de Oro de Héroe. El 2° regimiento de caza de la Guardia y Bandera Roja, que mandaba Safónov, lleva desde entonces su nombre.

A los pies de una roca de granito, en la Zona Polar, se ha erigido un monumento al héroe. Desde muy lejos se ve la figura viril del extraordinario piloto, culminando un elevado pedestal...

Al comienzo de la guerra, la aviación de la flota del Norte era poco numerosa. Pero ya a fines de 1941, los pilotos navales habían derribado en vuelo o destruido en los aeródromos ciento diecinueve aparatos enemigos. Los pilotos de la flota del Norte se batían con la misma osadía sobre el mar que sobre la tierra de la Zona Polar. La aviación naval se empleaba también para apoyar a las tropas terrestres. Asestaba golpes sobre las tropas y aeródromos del enemigo, cubría desde el aire a las fuerzas propias de tierra y, al mismo tiempo, exploraba, defendía desde el aire las bases, los aeródromos y otros objetivos militares, custodiaba los transportes marítimos y las naves de desembarco en el transcurso de la travesía y el momento del desembarco, bombardeaba las bases del enemigo y actuaba en sus rutas marítimas. Durante 1941 y 1942, los pilotos de la flota del Norte realizaron cerca de veintisiete mil vuelos, la mayor parte para apoyar a las tropas terrestres.

En el curso de la guerra, la aviación de la flota se vigorizaba, crecía en cantidad y calidad. Con el tiempo sus objetivos empezaron a ser puertos lejanos y comunicaciones del enemigo. Los aviones torpederos, bombarderos y de asalto asestaban golpes sobre los buques de guerra y barcos de los fascistas en el mar.

BOMBARDEAMOS BERLIN

Quisiera hablar especialmente de la aviación de la flota del Báltico. Operó activamente desde el primer día de la guerra. Los cazas protegían las bases y también los buques en las radas o navegando hacia alguna operación combativa. Sobre Kronstadt, Tallinn y Janko, sobre los aeródromos que servían de objetivo a los bombarderos enemigos se producían constantemente violentos choques aéreos. Los pilotos del Báltico se batían con audacia. Cuando las circunstancias lo exigieron se lanzaron más de una vez al *tarán* (embestida o espolón).

En Janko, el enemigo batía cada metro de terreno, manteniendo bajo su fuego el aeródromo, y sin embargo, los pilo-

tos de caza defendían con seguridad el cielo asegurando la superioridad en el aire, sin lo cual, la base naval, cercada de enemigos, no podría mantenerse. Ya en los primeros días de la guerra, los bombarderos de la flota lanzaron sus cargas sobre Memel, Danzig, Gdynia y otros puertos que empleaba el enemigo. Desde el 25 de junio se comenzaron a asestar golpes aéreos sobre los aeródromos y puertos de Finlandia, que combatía contra la Unión Soviética al lado de la Alemania fascista. La aviación naval soviética bombardeó Turku, Kotka, Tampere. Los aviones sembraban minas cerca de las bases del enemigo para dificultar su salida al mar y bombardeaban los convoyes.

Los propios alemanes confirman los éxitos de las acciones de la aviación de la flota del Báltico. Veamos lo que escribía la revista *Marine Rundschau* en 1962.

"...Después de las primeras semanas de incertidumbre en la situación, la aviación de la Marina de Guerra soviética logró el dominio casi absoluto en el aire sobre el mar. Sus aviones realizaban hasta diecisiete ataques aéreos diarios. El número de aviones que participaban en cada uno de ellos llegaba a veinticinco. Los ataques se caracterizaban por la sistematicidad y el tesón de las acciones."

El jefe de la 5ª flotilla alemana de dragaminas comunicaba en su parte en julio de 1941 que, pese al intenso fuego antiaéreo, los rusos realizaban un lanzamiento preciso de sus bombas, algunas de ellas, en picado. Indicaba también que el empleo de bombas de dispersión, de una fuerza hasta entonces desconocida, producía grandes bajas en el personal. Al final del parte exponía que si la conducción de convoyes y el dragado de minas en el golfo de Riga se realizaba sin cobertura de cazas, las bajas serían cuantiosas.

Algo semejante era el parte del 4 de julio de 1941 del jefe de la flotilla de lanchas torpederas, acerca del dominio absoluto de los rusos en el aire y el "gran peligro que corren los barcos que realizan la travesía sin cobertura".

Hay una operación de la aviación del Báltico que merece ser relatada con detalle. Me refiero al ataque a Berlín en agosto-septiembre de 1941.

A fines de julio, los fascistas realizaron su primera in-

cursión aérea a Moscú. Nosotros queríamos responder con un ataque a Berlín. ¿Pero cómo? Según nuestro plan, nos preparábamos por aquellos días para asestar un golpe a Pilay, donde se basaban buques de la Marina alemana. Es verdad que Berlín resultaba más cerca desde los aeródromos situados en las proximidades de Leningrado que desde los demás aeródromos; pero, no obstante, la distancia de ida y vuelta era demasiado grande para que la pudieran superar los bombarderos, aunque dispusieran de postcombustión, como el DB-3f.

Desde los aeródromos de Leningrado, los aviones alcanzan un poco más allá de Libava. Pero si se arranca de la isla de Osel, se puede alcanzar hasta Königsberg. ¿Y si aprovechamos el radio máximo del avión? Sí, entonces se puede llegar a Berlín. Cierto que la travesía debe ser por mar, hay que lanzar las bombas e inmediatamente regresar. Si pierdes 20 ó 30 minutos no resistes hasta los aeródromos propios. Habrá que aterrizar o en la isla Osel o en territorio enemigo. Para excluir esta variante quedaba sólo una cosa: volar hasta Berlín a la altura más ventajosa en todos los sentidos y bombardear inmediatamente sin detenerse ante nada. Después, regresar con rumbo recto a casa. En otras palabras, se podía volar si se hallasen pilotos intrépidos, si el material técnico estaba en buenas condiciones y si al regreso la niebla no cubriría el aeródromo.

Por último, tras una consulta a los especialistas, nos convencimos de que si los aviones toman la reserva completa de combustible y no más de setecientos cincuenta kilos de bombas cada uno, entonces podrían cubrir la distancia hasta Berlín (cerca de novecientos kilómetros) en poco más de tres horas y regresar a casa con alguna reserva de gasolina.

En el informe de turno extendí ante J. Stalin el mapa del Mar Báltico. En él, la isla Osel y Berlín se unían por una clara línea recta. Se dieron allí mismo los cálculos definitivos: el avión puede llevar una bomba de 500 kilos o dos de 250.

El ataque a Berlín, si tuviera éxito, sería de enorme significado, dado que los hitlerianos habían propagado por todo el mundo que la aviación soviética estaba destruida.

El Gran Cuartel General aprobó nuestra proposición.

Después, el Consejo Militar del Báltico recibió la orden de seleccionar quince tripulaciones del 1er regimiento de aviación torpederas y, a las 10.00 del 2 de agosto, trasladarlos a Osel.

En la noche del 3 de agosto los águilas navales soviéticos volaron explorando el tiempo y lanzaron bombas en el objetivo inmediato, Swinemünde. Las dotaciones llenaron totalmente los depósitos de combustible y cargaron las bombas –como si fueran a volar a Berlín– y despegaron del aeródromo de Kagul, en la isla de Osel.

La operación demostró que los pilotos, excelentemente adiestrados, podían despegar en los pesados aviones incluso desde este pequeño aeródromo.

En la noche del 6 de agosto, cinco dotaciones realizaron un vuelo de reconocimiento a Berlín. Se estableció lo siguiente: la defensa antiaérea estaba situada en torno a la ciudad en un radio de cien kilómetros y contaba con numerosos proyectores capaces de iluminar a una distancia de hasta seis mil metros.

Ahora ya estaba todo claro. El vuelo era difícil, pero posible. Comprobamos de nuevo –una vez más– el estado de los medios técnicos y recibimos la orden de cumplir la misión en la primera oportunidad.

En la noche del 8 de agosto, los aviones, bien cargados, despegaron trabajosamente de la tierra. Su única defensa contra la artillería antiaérea y los cazas era la altura.

La audacia y el riesgo razonable basado en el cálculo exacto dieron su resultado. Los alemanes no esperaban tal aventura. Durante la aproximación de los aviones soviéticos al objetivo, preguntaron con señales desde tierra qué aparatos eran y a dónde volaban. Creyendo que eran aviones alemanes desorientados les propusieron que aterrizasen en uno de los aeródromos próximos. Hipnotizados por la propaganda de Goebbels, los observadores de guardia no concebían que aviones soviéticos pudieran aparecer sobre sus cabezas. Las hordas fascistas acometían por aquellos días hacia Leningrado y Moscú. En Berlín consideraban que el ansiado objetivo estaba ya a su alcance, entretanto, los pilotos so-

viéticos se aproximaban a la capital del Tercer Reich a una altura de siete mil metros.

Las luces de Berlín se veían desde muy lejos, la ciudad no tenía enmascaramiento. Los vuelos de los ingleses desde occidente eran entonces tan poco frecuentes y resultaban tan débiles que los habitantes de la capital alemana tenían tiempo de prepararse para ellos después de dada la alarma aérea.

Por las luces y los contornos de los lugares notables –ríos, lagos y carreteras–, el observador navegante Jojlov rectificaba el rumbo y conducía a los aviones hacia el centro de Berlín. Los aparatos ya habían llegado hasta el objetivo sin que las baterías antiaéreas hubieran abierto fuego contra ellos. Tras de lanzar las bombas, los quince aviones, aliviados de peso, tomaron el camino de vuelta. No había posibilidad de observar los resultados del bombardeo; los proyectores rastreaban el cielo y las explosiones de los proyectiles antiaéreos acompañaban a los aviones.

La tarea se había cumplido. Se había producido el primer ataque a Berlín en la historia de la Guerra Patria. Esto alegraba a todos, y alegraba hasta el extremo de pasar a segundo plano el peligro del camino de regreso y la convicción de que la reserva de combustible en los depósitos era sumamente limitada.

Los fascistas no podían ni imaginarse que quienes habían bombardeado su capital eran aviones soviéticos. Al día siguiente se publicó en los periódicos alemanes la siguiente noticia: "La aviación inglesa ha bombardeado Berlín. Hay muertos y heridos. Se ha derribado seis aviones ingleses." Los ingleses respondieron a esto: "La información alemana acerca del bombardeo a Berlín es interesante y enigmática, por cuanto del 7 al 8 de agosto, la aviación inglesa no ha volado sobre Berlín." No había motivo para no creerlo. Los alemanes, por tanto, tuvieron que hacer las conclusiones de que el exitoso ataque aéreo fue obra de los aviones soviéticos. ¡Y ahí tienes la rápida victoria en el frente soviético-alemán y el aniquilamiento de la aviación soviética!

Tras el primero se realizaron otros ataques aéreos. Pero las condiciones ya eran más duras. Ahora el enemigo recibía a los aviones con un fuego obstinado en cuanto cruzaban

la línea costera, y en torno a Berlín actuaba un complejo sistema de defensa antiaérea. Había que elaborar una táctica especial para cada vuelo. Nos seguía ayudando la elevada altura. A partir de los siete mil metros, los bombarderos ya no temían tanto a los cazas nocturnos con faros potentes especiales, tampoco era tan peligroso el fuego de las piezas de artillería antiaérea.

El Gran Cuartel General hitleriano exigió del mando "liquidar las bases navales y aéreas en las islas de Dago y Osel y, en primer lugar, los aeródromos desde donde se inician los vuelos a Berlín". Hubo que reforzar la defensa de estos aeródromos. Allí se dislocaron casi todos los medios antiaéreos de las islas y las modestas fuerzas aéreas de caza.

Los bombardeos de Berlín se repitieron más de una vez. La última fue el 5 de septiembre. Cuando hubo que abandonar Tallinn, los vuelos desde las islas se hicieron imposibles. En los diez ataques aéreos a Berlín se lanzaron trescientas once bombas y se registraron treinta y dos incendios.

DEFENSA DE TALLINN Y RUPTURA EN KRONSTADT

Como se sabe, en los primeros meses de guerra, tres principales bases navales soviéticas: Tallinn, Sebastopol y Poliarni, resultaron amenazadas de caer en manos del enemigo. Ya a comienzos de julio, cuando los fascistas tomaron Riga, se vio claro que los alemanes intentaban cercar y, después, ocupar Tallinn. En agosto comenzó la defensa heroica de la capital de Estonia. Casi al mismo tiempo estallaron los combates en Odesa y surgió la amenaza de la ruptura alemana en la península de Crimea. A mediados de octubre se cernió un peligro inmediato sobre Sebastopol y, en los primeros días de noviembre, los defensores de la ciudad-héroe rechazaron el primer asalto del enemigo. En el Norte, en la región de Múrmansk, los alemanes no lograron avanzar lo más mínimo hacia Poliarni, pero la situación de la principal base del Báltico también estaba en peligro. Sin embargo, era la suerte de Tallinn la que más temores suscitaba desde las primeras semanas de la guerra.

En los comienzos de julio, el Consejo Militar de la flota del Báltico ya mostraba inquietud por su retaguardia, especialmente en la dirección Sur. El jefe de la flota comunicó que la línea telefónica y telegráfica con las unidades terrestres estaba inutilizada. La exploración aérea informaba que los tanques enemigos avanzaban en dos columnas, una a Pskov y, la otra, a Tallinn.

La amenaza que pendía sobre Tallinn exigía la solución inaplazable de muchas importantes cuestiones. Una de ellas era la organización de la defensa de la ciudad.

La defensa de Tallinn transcurría en condiciones muy desventajosas para las tropas soviéticas. La poderosa oleada del ejército alemán se venía encima sin haber perdido aún su fuerza ofensiva. La principal base naval estaba muy poco preparada para su defensa por tierra. El 10° cuerpo de infantería del 8° ejército se retiró hacia Tallinn en el último momento y, claro, no pudo crear una sólida línea de defensa, además el terreno era desfavorable para la construcción de resistentes fortificaciones. En torno a Tallinn no había suficientes obras subterráneas para guardar la munición.

En las condiciones excepcionalmente difíciles del verano de 1941, el mando de la flota, junto con las organizaciones del partido y los Soviets de Tallinn, lograron crear tres líneas defensivas mientras el enemigo se hallaba en accesos aún lejanos de la ciudad. En esas construcciones trabajaron no sólo los combatientes, sino también la población civil.

Para la defensa de la base naval principal se movilizaron todas las fuerzas de la región: las unidades del 10° cuerpo de infantería, los barcos de guerra y la artillería de costa, la artillería antiaérea y la aviación de la flota.

El mando hitleriano que contaba con superioridad de fuerzas, calculaba ocupar Tallinn ya en julio. Pero el enemigo halló decidida resistencia y tenaces combates le detuvieron. Para reanudar la ofensiva tuvo que volcar sobre Tallinn fuerzas adicionales sacadas de otros sectores del frente.

El 19 de agosto, las tropas enemigas comenzaron encarnizados ataques a la ciudad ya desde los accesos más cerca-

nos. Los alemanes lanzaron al combate divisiones llenas de vigor y reforzadas con artillería. Fuertes combates se protagonizaron durante varios días en la primera línea de defensa. Lucharon heroicamente contra el enemigo los soldados de infantería y los marinos, los artilleros y las dotaciones de los trenes blindados, lo mismo que el personal de la artillería antiaérea, empleada como apoyo de la infantería. Las baterías antiaéreas disparaban a bocajarro contra los hitlerianos. Hubo momentos en que los antiaéreos quedaron a dos o tres kilómetros delánte de la infantería, resistiendo valerosamente la presión del enemigo.

Cuando los alemanes se acercaron a la ciudad a la distancia de las armas navales entraron en el combate las baterías de los barcos de guerra y la costa. Se dispararon sobre los fascistas más de doce mil proyectiles artilleros, sin contar los antiaéreos. Los hitlerianos sufrieron considerables bajas ocasionadas por los disparos del crucero "Kírov", los contratorpederos y lanchas cañoneras y las baterías de costa y antiaéreas. Pese a todo, continuaban presionando hacia la ciudad. Hitler apresuraba a sus generales. Esperaba adueñarse de la base principal de la flota del Báltico, distinguida con la Orden de la Bandera Roja, y, al mismo tiempo, terminar con las fuerzas fundamentales de la flota. Durante los días 25 y 27 continuaron encarnizados combates en la última línea defensiva. En la noche del 27 de agosto, los alemanes llegaron al mismo borde de la ciudad y, tras acercar su artillería y sus morteros, comenzaron un violento bombardeo de los barcos de guerra fondeados en los puertos y la rada.

La situación de los defensores de la base naval militar se hizo sumamente difícil. Bajo la presión de fuerzas superiores, el cerco en tòrno a Tallinn se fue estrechando. Las unidades del 10° cuerpo sufrieron grandes bajas. Se rompió la línea de defensa por varios sitios. No había reservas para liquidar las rupturas y los barcos se hallaban en la rada batidos por el fuego enemigo. Los tanques fascistas entraron en el bosque Nimme.

La flota del Báltico y los combatientes del 10° cuerpo de infantería hicieron cuanto estaba a su alcance para la defensa

de Tallinn. Ocasionaron al enemigo grandes bajas y atrajeron hacia sí importantes fuerzas destinadas al objetivo principal, a Leningrado. Pero las posibilidades para seguir la defensa de la capital estoniana se habían agotado.

El 26 de agosto, el Gran Cuartel General dio la orden de evacuación a los defensores de Tallinn y la salida de la flota hacia Kronstadt, rompiendo el cerco, para reforzar la defensa de Leningrado.

Desde el momento en que se recibió la directiva del Gran Cuartel General hasta la salida de Tallinn no quedaban más de veinticuatro horas. En ese tiempo había que preparar a toda la flota para salir al mar, y ésta contaba con cerca de doscientas unidades. En este mismo tiempo, las tropas debían dejar la línea del frente y embarcar en los transportes protegidas por el fuego de los barcos de guerra y las baterías. No es difícil imaginarse la tensión con que actuaba el mando de la flota y de todas las grandes unidades. Hubo que trasladar el puesto de mando de la flota a refugios recién abiertos en el territorio de la bahía Mínnaya.

A las 16 horas del 26 de agosto se desplegó el embarque de tropas en los transportes. Al atardecer, la bahía Kupécheskaya estaba ya bajo el fuego de los morteros enemigos. A las 21 horas comenzó el repliegue de las tropas que ocupaban las últimas líneas. A las 4 de la mañana del 27 de agosto, el Consejo Militar de la flota pasó al crucero "Kírov" después de transmitir las últimas instrucciones a los que quedaban en la orilla.

A las 16 horas comenzaron a levar anclas las fuerzas principales de la flota. La rada estaba ya batida por el fuego enemigo.

La flota del Báltico salía para abrirse paso hacia Kronstadt. Leningrado necesitaba la ayuda de los barcos y de la ex guarnición de Tallinn. En vano habían alardeado los alemanes de que a finales de julio habrían tomado Leningrado. El 28 de agosto ocuparon Tallinn a duras penas. La guerra se tornaba prolongada. La guerra "relámpago" fracasaba; el tiempo trabajaba a nuestro favor.

La situación en que la flota debía realizar la ruptura hacia Kronstadt era sumamente difícil. Previendo la posibi-

lidad de que la base principal de la flota del Báltico tuviera que evacuar, el mando germanofascista ordenó ya el 29 de junio reforzar la siembra de minas en el golfo de Finlandia. Entre el cabo de Yuminda y el faro de Kalbodagrund los alemanes pusieron más de tres mil minas. Para impedir que los barcos soviéticos dragaran esta barrera y se abrieran paso por ella colocaron en el cabo Yuminda una batería artillera de ciento cincuenta milímetros.

Había que tener en cuenta también la posibilidad de que alguna gran unidad de la flota enemiga apareciera en el golfo de Finlandia. Esto, en verdad, no ocurrió: el mando naval alemán no se decidió a arriesgar sus buques para abrirse paso por la posición minada y batida por la artillería de Janko y Osmussar. Los hitlerianos confiaban en que sin emplear los barcos, sólo con la aviación y las minas, destruirían totalmente a la flota del Báltico. Y debemos confesar que sus esperanzas no carecían de fundamento. Los barcos de guerra y los medios de transporte soviéticos debían pasar por un canal de ciento cincuenta millas a través de una barrera de minas de gran extensión y densidad y, además, a la vista del enemigo que ya había salido al litoral Sur del golfo de Finlandia. Desde el Norte, a la flota soviética le amenazaban fuerzas ligeras situadas en los arrecifes finlandeses.

Pero no había otra salida. La decisión de evacuar la guarnición de Tallinn por mar era la única correcta. Se exigía del mando de la flota que organizase el desplazamiento de grandes convoyes con tropas y cargamentos detrás de los dragaminas.

Se propuso a la aviación ubicada cerca de Leningrado que protegiera el sector Este de la travesía.

Pero en el momento de la ruptura, el aeródromo avanzado de la flota ya estaba ocupado por el enemigo. Resultaba casi imposible realizar la cobertura aérea de los barcos de guerra y cargueros por el canal hasta la isla Vainglo. Los cazas de entonces que volaban a Hogland podían patrullar en el aire no más de 10-15 minutos. Por ello, la flota y, en primer lugar, los cargueros y barcos auxiliares de poca velocidad y débilmente artillados corrían serio peligro en caso

de que les atacaran los bombarderos fascistas. La escasez de medios antisubmarinos hacía que los submarinos alemanes fueran una amenaza real. Con todos estos elementos a la vista, el mando de la flota pidió en la madrugada del 28 de agosto al mando de la dirección Noroeste bombardear los aeródromos alemanes, situar a lo largo del canal, desde el faro Keri hasta la isla Hogland, 16 lanchas tipo "MO" para la defensa antilanchas y antisubmarina, trayéndolas provisionalmente del lago Ládoga, y cubrir a la flota el mayor trayecto posible con los cazas.

En respuesta a la citada petición, ese mismo día se impartió la disposición de que durante la travesía toda la aviación naval, anteriormente agregada a las tropas de tierra, se subordinara de nuevo al mando de las Fuerzas Aéreas de la flota y ceder temporalmente a la base de Kronstadt ocho lanchas tipo "MO" de las unidades de la defensa naval de Leningrado y la zona de Oziorni. Pero no se pudo realizar todo lo propuesto: era demasiado tarde, la flota estaba ya saliendo al mar.

Antes de recibir la orden de evacuar la guarnición de Tallinn, el Estado Mayor de la flota realizó ya un considerable trabajo de organización. Se prepararon cuatro convoyes para el transporte de las tropas. A las 22 horas del 27 de agosto debían estar concentrados en la rada de Tallinn, entre las barreras de botalón y de redes.

El núcleo combativo de la flota se dividió en tres destacamentos maniobreros: las fuerzas fundamentales, el destacamento de cobertura y la retaguardia. Las fuerzas principales tenían la misión de proteger los dos primeros convoyes en el sector más peligroso, desde el cabo Yuminda hasta la isla de Hogland; el destacamento de cobertura debía asegurar la travesía del segundo convoy y el tercero, entre las islas Keri y Vainglo y, la retaguardia, defender los convoyes tercero y cuarto por detrás. Los submarinos "M-98" y "M-102" se enviaron a ocupar posiciones al sur de Helsinki, por si los barcos enemigos emprendían un ataque por este lado. La aviación debía cubrir las fuerzas de la flota al este de la isla Hogland.

La retirada de las tropas desde las líneas defensivas y su

embarque se realizaría con la protección de un fuego masivo de la artillería de los barcos de guerra.

Hacia el amanecer, los convoyes y los destacamentos de barcos de guerra debían empezar a forzar las barreras de minas en la zona de la isla de Keri.

Pasado el medio día del 27 de agosto, las fuerzas que defendían Tallinn pasaron, por orden del mando de la flota del Báltico, a un contraataque en todo el perímetro de la defensa e incluso desplazaron varios kilómetros al enemigo. Cubierto por este contraataque comenzó el embarque de tropas a las 16 horas. Los fascistas mantuvieron todo el día un fuerte fuego de artillería y morteros sobre los puntos de embarque y sobre la rada de Tallinn, pero la flota no sufrió ninguna baja y en las tropas se registraron muy pocas.

Debemos señalar que este éxito se aseguró también gracias a la eficiente utilización de la artillería naval y costera. El mando del 10° cuerpo de infantería señaló después de terminada la operación: "La exclusiva tenacidad de los jefes del Estado Mayor de la flota del Báltico, la dirección personal y la ayuda del Consejo Militar de dicha flota contribuyeron a que se realizara ininterrumpidamente el embarque de tropas y heridos; prácticamente en seis horas embarcó la masa fundamental de las tropas, sin tumulto, organizadamente."

En la mañana del 28 de agosto, los buques de guerra y otras embarcaciones salieron a la rada. Comenzó la colocación de barreras de minas en la bahía de Tallinn y la destrucción de los objetivos más importantes.

Según el plan, los convoyes y los destacamentos de buques de combate debían haber salido al mar antes, en la noche del 27 al 28 de agosto, pero al anochecer de la víspera se desató una tormenta. Un nordeste de siete grados demoró el comienzo de la operación en más de 12 horas: las lanchas, los dragaminas y otros barcos menores no podían navegar con semejante tiempo. En consecuencia, la zona de minas tuvo que forzarse de noche.

A las 14 horas del 28 de agosto comenzó la marcha del primer convoy; cincuenta minutos después, la del segundo;

los demás siguieron tras él. Cerca de las 16 horas, el destacamento de las fuerzas principales salió de la rada. A las 22 horas, los buques de combate y los convoyes formaron una larga cinta de casi quince millas. Delante iba el destacamento de las fuerzas principales, encabezado por el crucero "Kírov".

Desde el momento de salir del golfo de Tallinn y hasta llegar la noche, los barcos de guerra y los transportes fueron objeto de incesantes ataques aéreos. Después se advirtieron minas flotantes.

Las primeras bajas se produjeron poco después de las 18 horas, cuando el transporte "Ela" tropezó con una mina y se hundió. Veinticinco minutos después se sumergió el rompehielos "Valdemar" por los impactos de varias bombas de aviación. A esta misma hora la aviación atacaba al carguero "Vironia".

Las sombras de la noche llegaron de prisa. Las siluetas de los barcos de zaga se dibujaban claramente sobre el fondo del resplandor ocasionado por los incendios del abandonado Tallinn. Enormes columnas de fuego y humo negro se elevaban del agua aquí y allá, denunciando la pérdida de barcos de transporte y de guerra.

Pero llegó la noche. Cesó el rabioso rugido de los aviones fascistas. Sin embargo, en los barcos tampoco entonces podía respirarse con tranquilidad. Ahora aumentaba el peligro que amenazaba desde el agua: las minas de ancla que emergían a la superficie se distinguían con dificultad en la oscuridad, entre los numerosos despojos y lanchas destruidas. La noche del 28 al 29 de agosto, la primera de la travesía, resultó la más penosa para la flota.

A veces los barcos pasaban rozando minas por ambos lados. Los marineros alejaban de la borda, a mano, las terribles esferas. Había que reparar a menudo las redes rastreadoras de los dragaminas deterioradas por las frecuentes explosiones, y esto retardaba la marcha de los buques de combate que les seguían.

Poco después, al peligro de las minas se sumaron otros: el fuego de artillería del cabo Yuminda y los ataques de las lanchas torpederas de los escollos finlandeses. Las lanchas

atacaban al crucero "Kírov" y otros barcos de guerra. El navío líder "Minsk" rechazó con fuego artillero dos ataques de las lanchas torpederas. Los cañones del crucero "Kírov" silenciaron la batería enemiga del cabo Yuminda. Pero de noche no podía seguirse la marcha. Los barcos de guerra y transportes, desde cuyas bordas no se distinguían las minas flotantes (incluso las cortadas por los dragaminas con sus redes), que iban delante, explotaban con mucha frecuencia. La pérdida de varios buques de guerra y cargueros hizo al mando ordenar a todos que anclaran hasta el amanecer, pese al ardiente deseo de aprovechar para la travesía la noche, cuando no existe peligro aéreo.

Al amanecer, los barcos continuaron su camino hacia el Este. En su último sector, la flota rechazó numerosos ataques aéreos. Estos ataques de la aviación enemiga se sucedían constantemente. El 29 de agosto, de día, el destacamento de las fuerzas principales llegó a Kronstadt. Fue una jornada particularmente dura para los barcos de carga y los auxiliares, que no tenían buena defensa antiaérea ni podían marchar a la velocidad de los buques de combate. Además no estaban cubiertos por los cazas. Aprovechándose de esta circunstancia, la aviación germanofascista les perseguía desde la madrugada hasta la noche.

El recodo occidental de Hogland fue testigo de la heroica lucha de los soviéticos por salvar sus barcos. El buque escuela "Leningradsoviet", por ejemplo, resistió más de cien bombardeos aéreos. El carguero "Kazajstán" estuvo todo el día sometido a incesantes ataques aéreos. Llevaba a bordo hasta cinco mil hombres, de ellos trescientos cincuenta y seis heridos. Por la mañana, cerca de la isla Vainglo, una de las bombas cayó sobre el puente y averió el sistema de mando y la máquina. En el "Kazajstán" se desató un incendio. Todo el que se hallaba en el barco luchó contra el fuego durante varias horas. Todo este tiempo los aviones enemigos continuaron sus ataques, arrojando bombas y disparando sus ametralladoras a mansalva contra el transporte y la gente que nadaba a su alrededor. Los dragaminas, que se habían acercado, recogieron a los náufragos. Al mismo tiempo, el carguero era arrastrado por las aguas hacia la isla de Vain-

glo. Con los dos mil trescientos combatientes y mandos que desembarcaron en la isla se formó un regimiento que comenzó inmediatamente a preparar la defensa del terreno. Unos días más tarde, el transporte "Kazajstán" llegó a Kronstadt. El regimiento recién formado fue transportado por diversas embarcaciones menores y lanchas, primeramente a la isla Hogland y, después, a Kronstadt, participando más tarde activamente en la defensa de Leningrado.

Así es cómo terminó la ruptura, excepcional por sus dificultades y peligros, realizada por la flota del Báltico desde Tallinn. El personal de la flota y las tropas evacuadas hicieron gala de un valor y una entereza ilimitados. Los héroes no fueron casos aislados, sino centenares y miles de combatientes del Ejército y la Marina y sus jefes.

La tarea planteada ante la flota del Báltico –abrirse paso hacia la región de Leningrado– había sido cumplida. Se había conservado el núcleo de la flota, que después desempeñó un importante papel en la defensa de la ciudad de Lenin. Los intentos enemigos de aniquilar con su aviación los elementos básicos de la flota del Báltico, sujetos a los convoyes que protegían, en una zona marítima estrecha y sembrada de islas, resultaron infructuosos. De ciento noventa y cinco buques de combate, embarcaciones de transporte y auxiliares, cincuenta y tres perecieron en la travesía. Con la particularidad de que en estos combates no se hundió ni un solo buque de combate por los bombarderos en picado, pese a sus numerosos ataques.

La flota del Báltico logró evacuar, en condiciones extremadamente difíciles, desde el cercado Tallinn a las bases de retaguardia, el 90% de los buques de combate. El gran mérito de las tripulaciones de los buques, particularmente de los que formaban el destacamento de cobertura, fue el salvamento de los hombres que viajaban en los barcos naufragados. Merced a su heroísmo inigualable lograron salvar a la mayoría de cuantos se hallaban en tales naves o ya en el agua y conducirlos a Kronstadt.

ENCUENTROS CON LOS ALIADOS

En los primeros días de julio de 1941, miembros de la misión militar inglesa llegaron a Moscú. Mis encuentros más frecuentes fueron con el contralmirante G. Miles, aunque el primero en visitarme fue el general M. Macfarlane.

El día 12 de julio me llamaron al Kremlin y me transmitieron que se iba a firmar un acuerdo anglo-soviético. Como supimos más tarde, el Embajador inglés Stafford Cripps mantuvo esos días dos conversaciones con J. Stalin.

En la ceremonia de firma del acuerdo se encontraba el general Macfarlane. Tras la firma, Stalin conversó largamente con Macfarlane, representante militar superior de Inglaterra. Se analizaron los problemas concretos de la guerra conjunta contra Alemania. El acuerdo preveía la ayuda mutua y contenía el compromiso de no concertar la paz por separado.

Con la firma del acuerdo se disiparon, entre otras cosas, nuestras dudas acerca de la misión del enviado especial de Hitler en Inglaterra, R. Hess. Los ingleses no aceptaron la confabulación con Hitler. El acuerdo de Moscú frustró los planes hitlerianos de combatir contra el Occidente y el Oriente por turno.

En su intervención por radio el 22 de junio, W. Churchill declaró que en los últimos veinticinco años nadie había sido un enemigo tan consecuente del comunismo como él. Pero ahora –dijo–, los ingleses no tienen más que un objetivo: están totalmente resueltos a liquidar a Hitler y el régimen nazista. Por ello, cualquier Estado que luche contra el nazismo recibirá la ayuda inglesa.

– Esa es nuestra política –subrayó el primer ministro de Inglaterra–. Prestaremos a Rusia y al pueblo ruso toda la ayuda que esté a nuestro alcance.

A Macfarlane le vi una o dos veces más; después supe que había sido nombrado gobernador militar de Gibraltar. En cambio con Miles nos encontramos frecuentemente. Este almirante se comportaba con sencillez y sin afectación diplomática.

En nuestro primer encuentro ya hablamos del aseguramiento conjunto de las comunicaciones marítimas que planeábamos y Miles prometió informar al almirantazgo acerca de sus opiniones, surgidas como resultado de nuestra conversación. Después hablamos de la mutua información técnica. En dos esferas, la experiencia y la técnica de la Marina inglesa podían ser útiles a los marinos soviéticos: los ingleses tenían crecida experiencia, aunque lamentable, de lucha contra las minas electromagnéticas y, además, sus buques de combate tenían aparatos radares más perfectos que los nuestros. Miles aceptó cortésmente solicitar de sus mandos la posibilidad de transmitir al mando naval soviético la correspondiente información sobre estas cuestiones y expresó la seguridad de que la respuesta no se haría esperar. Después me comunicó los éxitos de sus compatriotas en el sistema de sondeo. Habiendo sufrido ellos mismos la fuerza del arma submarina en la primera guerra mundial, los ingleses buscaron tenaz y largamente los medios de lucha contra los submarinos. Así apareció el *asdic,* aparato que permite detectar los submarinos sobre la marcha y a relativa gran distancia.

Adelantándome un tanto, quiero subrayar que no recibimos ninguna ayuda especial de los ingleses en el asunto de las minas. Nos presentaron solamente modelos no secretos de minas que no tenían gran importancia. Por nuestra parte procurábamos ayudar a nuestros aliados cuando disponíamos de ejemplares de minas y torpedos alemanes.

Cuando, con el tiempo, aumentaron los transportes de cargamento militar desde Inglaterra a los puertos del Norte de la URSS, Arjánguelsk y Múrmansk, en esta zona se organizó un grupo de convoyes especial con marinos ingleses; lo dirigía el jefe de la misión, el almirante Miles. Después de cada dura y peligrosa travesía, con frecuente balance de grandes bajas, los jefes de los convoyes venían de Arjánguelsk a Moscú, y yo los recibía expresándoles nuestro agradecimiento. Miles, por lo general, acompañaba a sus compatriotas. Rendíamos el homenaje que merecía el valor de quienes conducían los convoyes. La dirección de éstos se encomendaba a marinos expertos movilizados en tiempos

de guerra. Les nombraban provisionalmente comodoros, algo intermedio entre capitán de navío y contralmirante. Estos oficiales de edad madura que cumplían un duro servicio merecían más, pero el conservadurismo en la Marina inglesa, impedía, por lo visto, violar las tradiciones estatuidas.

En 1943, nos despedimos el contralmirante Miles y yo. Nos dimos un apretón de manos y no pensé entonces que volvería a saber más de él. Pero sí supe. Cuando Alemania capituló y en la Conferencia de Potsdam decidieron repartirse la Marina de Guerra capturada a los nazis, tres almirantes –un soviético, un inglés y un norteamericano– cumplieron esta misión. Después de mi marcha de Potsdam, el almirante G. Lévchenko representó a la Marina de Guerra soviética. El fue quien me trajo una vez recuerdos del vicealmirante Miles.

– ¡Ah, sí, es un viejo conocido! –observé y, sabiendo que los ingleses no aceptaron con gusto el reparto de la Marina alemana y que lo frenaban por todos los medios, pregunté con cierta curiosidad cómo se había comportado Miles.

Lévchenko me contó que, cuando todos los buques ocupados se distribuyeron en tres grupos aproximadamente iguales y para cada clase de barcos se confeccionaron tres listas y, luego los rifaron, Miles ofreció voluntarioso su gorra, donde se echaron los papeles enrollados y extrajo con placer su "suerte".

Pero me he adelantado a los hechos.

En el verano de 1941, al mando soviético le interesaba sobremanera la actitud de los EE.UU. hacia la guerra en Europa. Por entonces, Norteamérica aún no había declarado "abiertamente" que estaba al lado de Inglaterra y la Unión Soviética, pero la ayuda a Gran Bretaña, que crecía sin cesar, tenía que conducir en fin de cuentas a un conflicto directo con los países del "eje", aunque las relaciones tirantes con el Japón ataban las manos todavía a los Estados Unidos de América.

En Moscú esperaban la visita de un representante de los EE.UU. Resultó ser Harry Hopkins, muy conocido durante la guerra, consejero influyente y representante especial del Presidente F. Roosevelt. Llegó a Moscú a fines de julio de 1941.

La visita de Hopkins me quedó grabada particularmente porque tras su viaje a la Unión Soviética voló a las Islas Británicas a través de Arjánguelsk, y yo tuve que ocuparme de su recibimiento y su despedida.

Más tarde pude conocer que en las conversaciones de Stalin con Hopkins una de las cuestiones principales fue la de la nomenclatura y cantidad de cargamento que se habría de enviar a la Unión Soviética y el acompañamiento de los transportes hasta las costas de la URSS.

En la noche del 1 de agosto, Hopkins voló a las Islas Británicas. Con su destacada contribución, en septiembre-octubre de 1941 se celebró la Conferencia de Moscú de los representantes de la URSS, Inglaterra y los EE.UU. En la conferencia se resolvieron importantes problemas de la unión de esfuerzos de las tres potencias para lograr la victoria sobre la Alemania fascista, y otros de la ayuda con suministros a la Unión Soviética.

Por entonces, el Presidente de los EE.UU., F. Roosevelt, influenciado por Hopkins, adoptó una postura positiva con respecto a que las fuerzas armadas británicas actuasen en Europa más enérgicamente. Churchill, como se sabe, mantenía otro punto de vista: el segundo frente se abrió sólo en el verano de 1944.

Harry Hopkins tuvo hasta el fin de sus días una actitud benévola hacia la Unión Soviética y creo que dio no pocos consejos razonables al nuevo Presidente que sustituyó a Roosevelt. No fue culpa suya si estos consejos no fueron aprovechados por Truman.

"¡MUERO, PERO NO ME RINDO!..."

La existencia de flotillas fluviales en la Unión Soviética indica la importancia que el Estado Mayor General y el Comisariado de la Marina de Guerra de la URSS concedían a las acciones conjuntas de las tropas terrestres y los marinos en caso de guerra.

En los tiempos prebélicos las flotillas soviéticas aprendieron ya a cooperar estrechamente con las unidades terres-

tres. Y esto era un mérito, ante todo, de los órganos estratégicos. No es casual que el historiador occidental J. Meister, al analizar las acciones de la Marina de Guerra soviética en ríos y lagos, señalara que los mandos de las flotillas fluviales y lacustres soviéticas resolvieron sus tareas con más éxito que el mando germanofascista. Y tampoco es casual que las flotillas soviéticas acompañaran a las tropas terrestres en la marcha victoriosa hacia el Oeste, desde el Volga hasta Berlín. Pero de ello hablaremos más adelante.

La experiencia de la guerra civil demostró la necesidad de la cooperación combativa de los marinos fluviales con el ejército. Esa es la razón de que dedicásemos tanta atención a las flotillas y, en particular a la del Dniéper (más tarde, de Pinsk), cuya base principal fue Kiev durante largo tiempo. En el otoño de 1939, después de liberarse Ucrania occidental y Bielorrusia occidental, las fronteras de la URSS se desplazaron al Occidente. Entonces se decidió llevar la base de dicha flotilla más cerca de la frontera. Tuve que discutir la cuestión con el jefe del Estado Mayor General, B. Sháposhnikov, y, después, informar de ello a J. Stalin. Se decidió aceptar la proposición del Comisariado del Pueblo de la Marina de Guerra y trasladar el mando de la flotilla a Pinsk, donde ya en otoño de 1939 tenían su base algunos buques soviéticos.

La importancia de la flotilla de Pinsk aumentó de forma especial cuando se hizo evidente el peligro de ataque de la Alemania fascista a la URSS. En enero de 1940, el Gobierno soviético tomó la decisión de construir nueve nuevos monitores y ochenta y cinco lanchas blindadas. La mayor parte de ellas se designaban a la flotilla de Pinsk.

No tuvimos tiempo de cumplir totalmente estos planes, pero al comienzo de la guerra, la flotilla de Pinsk representaba una fuerza considerable: sus monitores, lanchas cañoneras, barcos patrulleros y lanchas blindadas estaban equipadas con artillería naval y ametralladoras de gran calibre. Todos los barcos formaban parte de escuadrillas, destacamentos y grupos homogéneos. Esta forma de organización permitía dirigir con bastante flexibilidad y emplear de manera eficiente la flotilla.

En la mañana del 22 de junio de 1941, tan sólo unas horas después de que la aviación fascista lanzara su fuego huracanado sobre los puestos fronterizos soviéticos, a la Fortaleza de Brest, los barcos de la flotilla de Pinsk marchaban ya por el canal Dniéper-Bug a Kobrin, en ayuda de las tropas del 4° ejército del Frente Occidental en la dirección de Brest.

En el Comisariado del Pueblo de la Marina de Guerra observábamos atentamente cómo se desarrollaban los acontecimientos en los sectores fronterizos de Occidente. Los primeros informes al jefe del Estado Mayor General de la Marina comenzaban generalmente por la situación en el Báltico, en el Danubio y en la flotilla de Pinsk. Las unidades del 4° ejército retrocedían de Brest por el norte y el sur del canal Dniéper-Bug en medio de combates encarnizados. Ante el peligro de que el nivel de las aguas del canal descendiera –los alemanes lograron bombardear las esclusas–, el jefe de la flotilla decidió trasladar los barcos al Pripiat.

De esta forma, la flotilla de Pinsk resultó hallarse en el punto de contacto de dos grandes grupos de ejércitos enemigos: el "Sur" y el "Centro", que avanzaba a lo largo de las riberas del Pripiat. Este mismo río era la divisoria natural de dos frentes soviéticos: el Occidental y el Sudoccidental. Junto con las tropas se iba retirando la flotilla. Esta, concentrada en Mozir, ayudaba a trasladar en sus barcos a las unidades terrestres a través del río.

La situación era tal que las comunicaciones con el Estado Mayor se interrumpían con frecuencia y los partes de las operaciones llegaban sin regularidad. Se imponía con frecuencia dejar que el mando de la flotilla tomara decisiones por su cuenta; y vale decir que lo hacía con la debida calidad. Muchas veces los buques combatían cuando una orilla había sido ocupada por el enemigo, y hubo casos en que tuvieron que abrirse paso por el río cuando ambas orillas estaban ocupadas. En estas complejas condiciones los marinos se batían valerosamente, con conocimiento de causa. Los buques apoyaban con el fuego de su artillería a las tropas que defendían la cabeza de puente, cubrían sus pasos de río y destruían los del enemigo, realizaban desembarcos.

Los marinos entraban valientemente en combate, aunque el número de cañones enemigos fuera varias veces mayor.

En la segunda mitad de julio, en la región de Kremenchug-Cherkassy, los fascistas lograron llegar al Dniéper. Los buques de la flotilla procuraban ayudar a las unidades que se defendían con tenacidad. A mi juicio, una de las operaciones combativas más extraordinarias de la flotilla por aquellos días fue su ataque nocturno a las posiciones del enemigo en el área del pueblo Grebeni.

Tras ocupar este pueblo en la orilla occidental del Dniéper, el enemigo lo reforzó con unidades traídas y empezó a prepararse para forzar el río. En la noche del 2 al 3 de agosto, oscura y sin luna, el monitor "Levachov", la base flotante "Bielorrusia" y dos lanchas blindadas se dirigieron ocultamente hacia Grebeni. Menos de un kilómetro les separaba ya del pueblo cuando abrieron fuego cerrado de cañones y ametralladoras. Por el resplandor de los incendios ocasionados en la orilla podía verse cómo los fascistas, sorprendidos, corrían por las calles del pueblo.

Apoyados por la artillería de los barcos, las unidades soviéticas desplazaron a los hitlerianos de Grebeni. Más de seiscientos hitlerianos muertos y heridos graves, camiones con munición, motocicletas, pontones dispuestos para el paso del río: todo esto quedó en las calles del pueblo, testimoniando la buena puntería de los artilleros de los buques.

En agosto surgió el peligro de cerco de las tropas soviéticas en Kíev. A mediados de agosto, en la región de Kremenchug se hallaba el monitor "Zhemchuzhin" y las lanchas cañoneras "Vierni" y "Peredovói". Más de una vez se hallaron bajo el fuerte fuego enemigo. En uno de los combates "Zhemchuzhin" recibió varios impactos directos y quedó fuera de combate. La lancha cañonera "Peredovói" sufrió averías ocasionadas por la artillería enemiga: perdió la marcha y no pudo ayudar a los marinos de "Zhemchuzhin". Entonces, el comandante de "Vierni" realizó una hábil maniobra bajo el fuego y tomó en remolque a "Zhemchuzhin", sacándolo de la zona batida, aunque su buque también sufrió serios daños. Después de este combate, "Vierni" recibió la orden de abrirse paso a Cherkassy. En su orilla se encontra-

ban los fascistas, y la ruptura había que hacerla de día. Ante la nave se levantaba una compacta muralla de fuego. Pero la lancha cañonera seguía penetrando, maniobrando y haciendo fuego. Cuatro horas duró el desigual combate. Las explosiones derribaron dos veces la bandera del barco, pero los marinos la volvían a colocar en su sitio. "Vierni" cruzó la cortina de fuego. En la orilla ardían carros blindados y tanques, destruidos por los precisos disparos de los marinos artilleros.

A fines de agosto, toda la curva del Dniéper, desde Cherkassy hasta Jersón, estaba en manos del enemigo. Para el mando de la flotilla era evidente que ya no quedaba la esperanza del repliegue. Pero aun conociéndolo, los marinos seguían ayudando abnegadamente a las unidades terrestres, especialmente en el paso a la orilla izquierda del Dniéper, por el norte de Kíev. El Consejo Militar del Frente Suroeste les encomió en su orden: "Habéis cumplido las misiones con el espíritu de las tradiciones de los marinos soviéticos".

Los días 15-19 de septiembre, la flotilla se batió por última vez junto a Kíev. Cuatro monitores y varias lanchas dispararon sobre las tropas alemanas de desembarco hasta agotar la munición. Terminada la reserva de municiones, los marinos volaron sus barcos izando la señal de "¡Muero, pero no me rindo!". Ni un solo barco de la flotilla cayó en manos del enemigo. El 5 de octubre de 1941 yo firmé la orden de disolución de la flotilla de Pinsk. No fue fácil firmarla: sabíamos que todas sus unidades habían perecido y que los marinos sobrevivientes se batían en tierra.

Los jefes de flotilla ya por entonces se distinguían por su capacidad para cooperar con las tropas terrestres. Esto tuvo gran importancia tanto en las duras jornadas del primer verano de guerra como después, cuando se produjo el viraje y las tropas soviéticas marcharon hacia el Occidente. Entonces volvió a organizarse la flotilla en el Dniéper. Aquellos mismos grupos de ejércitos alemanes "Sur" y "Centro" que irrumpieron por el Dniéper hacia el Este en 1941, rodaban ahora hacia atrás, hacia el punto de partida de su famoso "Drang nach Osten". En 1944, los barcos de la renovada flotilla del Dniéper entraron en el Pinsk libe-

rado y siguieron su avance hacia el Visla y el Oder. Tres brigadas de unidades fluviales y una brigada de dragaminas ayudaron a las tropas de tierra hasta el mismo final de la guerra, hasta el asalto a Berlín. Lo mismo ocurrió en el Danubio.

MOONSUND Y JANKO

El archipiélago de Moonsund, situado a la entrada del golfo de Finlandia, tiene gran importancia estratégica.

Antes de la guerra, a principios del verano de 1941, la dirección del Comisariado del Pueblo de la Marina de Guerra, preocupada por que las fuerzas de la guarnición de Moonsund eran insuficientes para la defensa de las islas, logró que se aumentara el contingente de dicha guarnición. Pero fue larga la discusión en cuanto a quién se subordinarían las tropas si se asignaban. La región militar del Báltico no quería ceder unidades considerables y subordinarlas a la jefatura naval.

Cierto que la guerra obligó a poner todas las tropas al mando del comandante de la región isleña, pero la lentitud con que se resolvió la cuestión perjudicó. El mando de la flota pudo emprender resueltamente la organización de la defensa antidesembarco y terrestre sólo cuando el enemigo había ocupado ya Libava y Riga.

En las islas se terminaron de construir apresuradamente los asientos de las baterías y las posiciones defensivas contra desembarcos. Gracias al abnegado trabajo de los combatientes, a comienzos de septiembre ya se habían construido más de doscientos cincuenta puntos fortificados de cemento y de tierra, se colocaron cerca de veinticuatro mil minas y fogatas y se montaron más de ciento cuarenta kilómetros de alambrada. Todo esto era insuficiente para una defensa prolongada y tenaz. Además, las obras defensivas estaban dispersas por todo el litoral sin constituir un sistema único.

Antes del comienzo de los combates por las islas, sus guarniciones se componían de unidades del Ejército y la Marina en un total de veintitrés mil seiscientos sesenta y

tres hombres. Contaban con ciento cuarenta y dos cañones de artillería costera, de campo y antiaérea, sesenta morteros, setecientas noventa y cinco ametralladoras. Para rechazar a las fuerzas de desembarco se contaba con ocho lanchas torpederas y doce aviones de caza.

Si se tiene en cuenta la gran superficie de las islas y la longitud de sus costas hay que reconocer la insuficiencia de hombres y material de guerra. El reducido número de barcos y aviones y la ausencia de unidades móviles (tanques y artillería automotriz) dificultaba también la defensa. Además, después del abandono de Tallinn, Moonsund y la península de Janko sólo podían contar con sus fuerzas, habiendo cesado totalmente el abastecimiento desde Kronstadt.

Pese a todas estas dificultades, los defensores de las islas Moonsund estaban plenamente decididos a luchar por cada palmo de tierra, atraer hacia sí el máximo de fuerzas enemigas para ayudar de esta forma a las tropas del frente de Leningrado.

Un mes después de comenzada la guerra, cuando el enemigo, en su ofensiva hacia Tallinn avanzaba a lo largo de la costa continental hacia Virtsu, surgió para las islas una amenaza desde tierra. Entonces, el comandante de la región isleña y el del destacamento de fuerzas ligeras de la flota recibieron la tarea de organizar con urgencia un desembarco por lo menos de trescientos hombres; desembarcar en Virtsu y rechazar al enemigo hacia Piarnu.

La misión se cumplió brillantemente. Después del desembarco en Virtsu, el enemigo estuvo casi dos meses sin intentar de apoderarse de las islas Moonsund. Pero en cuanto las últimas embarcaciones abandonaron Tallinn, el mando alemán comenzó a prepararse febrilmente para tomar las islas. Designaron fuerzas considerables: dos divisiones de infantería; dos regimientos de zapadores y uno de pontoneros, un batallón finlandés, un grupo de artillería de apoyo, sesenta aviones, una flotilla de torpederos, dos flotillas de lanchas torpederas y dos de dragaminas, una flotilla de cazasubmarinos, siete baterías flotantes y hasta trescientos cincuenta unidades de diversos medios flotantes para efectuar el desembarco.

En la mañana del 7 de septiembre, tras un prolongado bombardeo artillero, las tropas alemanas desembarcaron en la isla Vormsi. La guarnición compuesta de dos compañías de infantería se batió valerosamente. El desembarco en la bahía Svibü fue lanzado al mar; sin embargo, en otros puntos el enemigo logró consolidarse. Los defensores de la isla sufrieron grandes bajas, pero se batieron hasta las últimas posibilidades. Los restos de la heroica guarnición retrocedieron a la isla Jiuma.

Durante el 9 y el 10 de septiembre, la artillería y la aviación alemanas bombardearon las fortificaciones de la isla Muju disparando un total de quince mil proyectiles y arrojando unas tres mil bombas. El 11 de septiembre llegó a la bahía Lõu una gran unidad de buques de guerra y medios de desembarco alemanes con tropas. Sin embargo, las lanchas torpederas soviéticas, la artillería costera y los cazas obligaron a los hitlerianos a abandonar precipitadamente el área de la bahía. La idea del mando alemán de desarticular las fuerzas de la defensa soviética se frustró.

En la mañana del 14 de septiembre, las tropas enemigas desembarcaron en la isla Muju por dos lugares, por Kuivastu y Kallaste. La guarnición, compuesta por un batallón de infantería y dos compañías incompletas del cuerpo de ingenieros militares ofrecieron al enemigo una tenaz resistencia; el desembarco de Kallaste fue casi totalmente destruido. Sin embargo, las fuerzas eran demasiado desiguales. En Kuivastu, el enemigo se fortificó y, durante el día, trasladó por ese lugar más de cuatro batallones, pasando a la ofensiva.

En la mañana del mismo día, los hitlerianos emprendieron una acción demostrativa de desembarco en Saaremaa, en la bahía Keigusta, costa sureste de la isla. El objetivo era atraerse la atención del mando soviético, distrayéndolo de la dirección del golpe principal, y no dejar que llegaran refuerzos de Saaremaa a Muju.

En tanto desembarcaban demostrativamente por mar, los alemanes lanzaron un desembarco aéreo (125 hombres) en

la retaguardia soviética de la batería costera en la península de Kübosaar, que mantenía a raya a los ocupantes. Los alemanes desembarcados fueron pronto aniquilados por los artilleros. Posteriormente, cuando el enemigo irrumpió en la isla Saaremaa, los combatientes de esta batería volvieron a dar ejemplo de valor y heroísmo. Estando totalmente cercados, se batieron hasta el último proyectil; después inutilizaron los cañones, rompieron el cerco y se liberaron.

Era verdaderamente una batería de intrépidos. Todos eran héroes, desde los jefes a los combatientes de fila.

La guarnición de Muju defendió literalmente cada palmo de tierra. En su ayuda llegó oportunamente desde Saaremaa un destacamento de voluntarios. Este defendió el dique que conducía a Ezel y se batió hasta el último cartucho.

Tres días duró en la isla un combate encarnizado y constante. Los defensores sufrieron grandes pérdidas. El 17 de septiembre se retiraron a Saaremaa por el dique de Orisar, volándolo después de pasar.

La lucha tenaz en las diferentes líneas defensivas de las islas duró seis días. Los incesantes combates frente a fuerzas superiores del enemigo debilitaron considerablemente a las tropas soviéticas. El 23 de septiembre se retiraron a la línea Salme-Möldri, junto a la península de Sõrve.

Las tropas soviéticas defendieron esta línea hasta el 30 de septiembre. El enemigo lanzó al ataque grandes fuerzas de tropas terrestres y aviación. El 27 y el 29 de septiembre incorporó al combate incluso fuerzas de la flota: cruceros auxiliares y torpederos, pero tampoco le valió el fuego de artillería naval. Las descargas con que respondía la artillería soviética de costa y los ataques de las lanchas torpederas obligaron a los barcos alemanes a retirarse al Oeste. El 27 de septiembre, las lanchas torpederas averiaron a un torpedero enemigo.

Por entonces, en las filas de los defensores de la península quedaban cerca de mil quinientos hombres, y las municiones se agotaban. Ya no quedaban líneas defensivas fortificadas detrás para seguir la retirada. Por todo ello, el mando de la región defensiva del Báltico, de acuerdo con las indicaciones del Consejo Militar de la Marina de Guerra,

decidió abandonar la península de Sõrve y trasladar a sus defensores en lanchas torpederas y lanchas motoras a la isla Jiuma. Pero no se logró trasladar a todos. Los medios flotantes enviados de Jiuma no pudieron llegar a Sõrve a causa de la tormenta desatada y la fuerte oposición del enemigo.

El 4 de octubre se captó en Moscú un radiograma de texto abierto. "Cierro el servicio de radio, voy al combate, al último combate." A la pregunta de cuál era la situación en la isla, respondieron: "Adios, adios. . ." A las 16 horas 10 minutos, las comunicaciones con los heroicos defensores de Saaremaa cesaron.

Ya durante los combates de Muju y Saaremaa, el enemigo comenzó a prepararse para ocupar la isla de Jiuma.

La reducida guarnición de la isla hizo cuanto pudo por fortificarla. Se construyeron nuevas obras defensivas. Pero las fuerzas y los medios de los defensores eran, sin duda, insuficientes. La batería de costa N° 44 (cabo de Toffri) fue la primera que resultó cercada por fuerzas de desembarco enemigas. Combatió todo el día en el cerco. Se consumieron todos los proyectiles. Al llegar la noche, los artilleros volaron los cañones y con su valeroso jefe a la cabeza se abrieron paso hacia el Norte, a golpes de granadas de mano. Fuera ya del cerco enemigo, los artilleros llegaron al sector de Tahkuna, hacia donde retrocedían las fuerzas soviéticas, y participaron en nuevos combates.

Los defensores de la isla Jiuma hicieron gala de no menos valor y entereza en los combates de Keina y Nemba. Sólo al cuarto día se replegaron al cabo Tahkuna.

El 18 de octubre se recibió la orden de que las guarniciones de Janko y la isla de Osmussaar evacuaran su personal. En la tarde del 19 de octubre comenzó la evacuación. Hasta el 22 de octubre salieron quinientos setenta hombres. El resto de la guarnición que quedaba en la isla continuaba combatiendo valerosamente y debía evacuarse a Osmussaar en lanchas enviadas desde Janko. Pero las lanchas que partieron de allí el 22 de octubre no pudieron abrirse paso a la isla.

Los combatientes soviéticos que quedaron en Jiuma se batieron hasta el final.

Así es como la guarnición relativamente pequeña de las islas Moonsund se batió en la profunda retaguardia enemiga durante mes y medio. En los días más tensos de la defensa de Leningrado, entretuvo a dos divisiones enemigas con unidades de refuerzo (más de cincuenta mil hombres) y también considerables fuerzas de la aviación y la Marina hitlerianas.

La lucha de los marinos del Báltico por el archipiélago Moonsund era en realidad una lucha por asegurar el flanco derecho del frente que se apoyaba en el Mar Báltico. El Estado Mayor General de la Marina lo comprendía perfectamente. Yo conocía y compartía su punto de vista: procurar sostener sectores en el flanco, tales como Moonsund, "hasta el último extremo". Todos comprendíamos que tales acciones comportaban el peligro de que sucumbieran las guarniciones, pero los intereses de la lucha general contra el enemigo debían ponerse por encima de todo.

Moonsund y Janko se hallaban en peligro desde las primeras semanas de la guerra. Previendo complicaciones posteriores, el 29 de junio ordené al Consejo Militar de la flota del Báltico "Defender Osel y Dago cualquiera que sea la situación en el frente terrestre". Poco después, cuando la amenaza se hizo más real, hubo que enviar un radiograma confirmando la orden de defender hasta el fin Janko, la isla Osel, Dago y la región de Tallinn.

Semejantes órdenes implicaban, por supuesto, una elevada responsabilidad moral sobre el Comisariado del Pueblo de la Marina de Guerra y su Estado Mayor General, en el sentido de tener que dar oportunamente la orden de evacuación. He descrito ya lo que ocurrió en Tallinn. Ahora citaré otro telegrama. Cuando en octubre los defensores de Moonsund pusieron en tensión sus últimas fuerzas hubo que impartir al Consejo Militar de la flota del Báltico la siguiente indicación: "Elaborar el plan de evacuación de la guarnición de Dago a Janko." Lamentablemente no se pudo controlar la situación en todos los sitios, pero nosotros poníamos en ello todo nuestro empeño.

De acuerdo con el artículo cuarto del tratado de paz de Finlandia con la Unión Soviética, en 1940 se arrendaron por un plazo de treinta años la península de Janko y cerca de cuatrocientas islas y cayos de diferente tamaño a su alrededor, para crear una base naval.

Al comienzo de la guerra la guarnición de Janko contaba con veinticinco mil hombres. Las fuerzas navales constaban de una brigada de submarinos, una brigada de lanchas torpederas y un destacamento de lanchas patrulleras para la protección del área marítima. Su fuerza aérea era un regimiento de aviones de caza. Pero al comienzo de la guerra no pocos elementos de dichas fuerzas se hallaban fuera de la base debido a que se realizaba la preparación combativa en los sectores de Riga y Tallinn.

La defensa de la base desde tierra y la defensa antidesembarco correspondía a la 8ª brigada independiente de infantería (dos regimientos de infantería y uno de artillería, un batallón de tanques y pequeñas unidades especiales).

En la noche del 22 de junio, los finlandeses dejaron pasar la frontera a un tren de pasajeros vacío, de Leningrado, y desmontaron la línea férrea en su territorio, cortando de esa forma la comunicación entre Janko y Leningrado. Después en la frontera se hizo el silencio. La exploración aérea soviética descubrió buques hitlerianos en los arrecifes de Turku. En las islas finlandesas de la zona de Janko se observó concentración de tropas y también de lanchas y botes reunidos por lo visto para efectuar un desembarco.

El entonces Gobierno finlandés, presidido por Ryti, varios meses antes de la guerra entre la URSS y Alemania cedió a los hitlerianos puertos, territorio y aeródromos y firmó los planes de acción conjunta contra la Unión Soviética.

El 23 de junio, la aviación alemana efectuó un nuevo bombardeo a Janko desde los aeródromos de Finlandia.

Al mediodía del 26 de junio abrieron fuego, desde el lado finlandés, no menos de diez o doce baterías de calibre medio y grande sobre la parte central de la ciudad de Janko.

La guarnición soviética tuvo que entrar en combate. Comenzó la heroica defensa de la península.

Al amanecer del 1 de julio asestaron un golpe sobre el flanco derecho de la defensa de las tropas soviéticas, al Sureste de la estación ferroviaria de Lappvik. Una parte de los soldados atacantes llevaban uniformes de soldados rojos. Al mismo tiempo, los finlandeses intentaron desembarcar fuerzas en la isla de Krokan.

El regimiento de infantería rechazó enérgicamente el ataque. El enemigo no pudo romper las alambradas ante la primera trinchera. El fuego, abierto con habilidad y oportunamente por las baterías del 343 regimiento de artillería, desempeñó su papel.

El 7 de julio, el enemigo emprendió un nuevo ataque. Sus tanques rebasaron las alambradas, pero la infantería quedó detenida y separada de sus tanques. El ataque abortó. Eso se repitió varias veces hasta finales de agosto. Convencidos de la inutilidad de sus ataques, los finlandeses tuvieron que pasar a la defensa.

El enemigo amenazaba no sólo desde el continente, sino también desde las islas. En julio, la exploración soviética descubrió que los finlandeses concentraban fuerzas y medios de desembarco para ocupar la isla de Jest, donde se encontraba nuestra batería de 130 milímetros. Si lo conseguían podían llegar al flanco y retaguardia de nuestra defensa en el istmo de la península.

El comandante general de la flota del Báltico, V. Tributs, que se hallaba entonces en Janko, ordenó al jefe de la base expulsar al enemigo de las islas vecinas a Jest. El comandante de la defensa costera formó un destacamento de doscientos cincuenta voluntarios y el 17 de julio desembarcó en las islas Longholm, Vranholm y Grislom y, tras un combate tenaz, obligaron a los finlandeses a abandonar las islas. En este combate, el enemigo perdió cerca de noventa hombres muertos, y siete cayeron prisioneros.

Al abandonar estas islas, los finlandeses reforzaron considerablemente sus unidades en la frontera oriental. Del 10 al 27 de julio, fuerzas de Janko desembarcaron y ocuparon más de diez cayos al norte y el este de la península de Janko, siendo apoyados en las operaciones por aviación, artillería costera y lanchas patrulleras.

El 27 de julio, el comandante de la base de Janko recibió un telegrama del alto mando de la dirección Noreste, que concedía un elevada calificación a estas acciones de los defensores de la base.

La lucha por la ampliación de la zona operativa de la base de Janko era cada día más encarnizada. En agosto desembarcos de marinos soviéticos ocuparon varios cayos más.

Después de estos fracasos, los finlandeses decidieron incrementar sus golpes sobre la base. La bombardeaban casi diariamente con artillería y morteros. Contra Janko actuaban los acorazados "Väinämöinen" y "Ilmarinen". El 2 de julio uno de ellos hizo fuego con cañones de 254 mm contra el puerto y la ciudad de Janko. Se declararon incendios y fueron destruidos edificios residenciales. El 4 de julio se repitió el bombardeo, y el 12 de julio dispararon contra las baterías soviéticas de la isla Rusara y la península de Uskatán.

En septiembre, las lanchas soviéticas colocaron minas en los pasos estrechos hacia la isla Ere. El 18 de septiembre, el acorazado "Ilmarinen" chocó con estas minas y se hundió. A partir de entonces, los buques finlandeses dejaron de bombardear Janko.

La guarnición de la base continuó su heroica batalla.

Tras la ocupación de Tallinn por los alemanes, la propaganda finlandesa intentaba atemorizar por todos los medios a los defensores de Janko, instándoles a capitular. En octubre, los finlandeses transmitieron por radio el mensaje del mariscal Mannerheim a la guarnición cercada. Los defensores de Janko respondieron en el espíritu de la famosa carta de los zaporozhets al sultán turco.

Por este tiempo tuvo lugar mi informe en el Gran Cuartel General acerca de la difícil situación en que se encontraban las islas Osel y Dago y la península de Janko tras la obligada evacuación de Tallinn. La situación hacía suponer que después de ocupar Tallinn, el enemigo se dirigiría a las islas. Considerando que el número de los defensores no era grande, podrían controlarse únicamente por tiempo limitado algunos sectores de la defensa. Si la situación se hacía crítica, la guarnición apenas podía efectuar la evacuación

organizada a Kronstadt. Desde Dago existe la posibilidad de evacuarse a Janko. De hecho así ocurrió posteriormente. Pero en este caso Janko también había perdido su importancia, por cuanto todo el sistema de defensa Janko-archipiélago de Moonsund se había desmoronado tras el abandono de Tallinn. Cierto que junto a Janko quedaba un vecino de guerra más, la guarnición de la pequeña isla de Osmussaar, bastante bien armada. Contaba con dos baterías costeras (de 180 y de 130 mm) y una batería antiaérea de 76 mm. Su reducida guarnición se defendía tenazmente. En la madrugada del 3 de noviembre llegaron a Osmussaar en un bote tres parlamentarios alemanes. Traían el ultimátum del mando hitleriano, exigiendo que cesara la resistencia, se entregaran las armas y, a las 12 horas del día siguiente, formaran en la plazoleta situada delante de una pequeña iglesia, en la parte sur de la isla. En señal de aceptación del ultimátum proponían que se izara en el campanario una bandera blanca.

A la hora exacta, las 12 del 4 de noviembre, en el campanario flameaba una bandera no blanca, sino roja. Al mismo tiempo, todas las baterías de la isla abrieron fuego sobre los lugares donde se suponían concentradas las unidades enemigas preparadas para ocupar la isla. Así respondieron los combatientes soviéticos al ultimátum fascista.

El 6 de noviembre, el enemigo lanzó sobre la isla ráfagas de fuego y el 9 de noviembre intentó hacer un desembarco. Pero el grupo de botes a motor, lanchas y goletas con tropas de desembarco fue liquidado por los defensores de la isla. Al día siguiente, el enemigo repitió el intento con fuerzas mayores y fue rechazado con pérdidas aún mayores. Tras la dura lección recibida, el adversario dejó de aproximarse a Osmussaar.

Pero la situación en Janko era cada día más tensa. Después de evacuar de Tallinn y de las islas Moonsund, Janko quedaba en la profunda retaguardia enemiga. Su abastecimiento en las condiciones invernales se complicó extraordinariamente. Además, era necesario concentrar las mayores fuerzas para la defensa de Leningrado. Sopesado todo esto, el Gran Cuartel General decidió evacuar la base naval de

Janko. La operación de la evacuación de Janko, situada a 220 millas de Kronstadt y rodeada circularmente por fuerzas enemigas era tarea difícil.

Su cumplimiento recayó sobre los hombros del jefe de la escuadra, contraalmirante V. Drozd. Conociendo su valor y elevadas condiciones de mando, yo no hubiera propuesto a ningún otro.

El golfo de Finlandia estaba literalmente saturado de minas. Nada tiene de extraño que en la evacuación los marinos soviéticos sufrieran crecidas bajas. Sin embargo, de los veintisiete mil hombres, más de veintidós mil llegaron el 2 de diciembre de 1941 a Kronstadt y tomaron parte en la defensa de Leningrado.

La evacuación de Janko fue nuestra última gran operación en el teatro naval del Báltico en el año 1941. Por aquel tiempo, cuando se efectuó dicha operación, los flancos del ejército terrestre se apoyaban en la cabeza de puente de Oranienbaum en la costa sur del golfo de Finlandia, y en el sector de Sestroretsk por la costa norte. En esta situación, la flota del Báltico no tenía misión más urgente que la de ayudar a Leningrado con la artillería de sus buques, enviar al frente a sus brigadas de infantería de marina y los transportes a través del lago Ládoga. El golfo de Finlandia, inmovilizado por los hielos, se transformó en una especie de frente terrestre, por el que debía esperarse en cualquier momento un ataque.

ODESA

El primer año de la guerra fue duro para todos los frentes y las flotas soviéticas. Cada uno tenía sus dificultades y no creemos adecuado medir y aquilatar en qué flota fue más difícil. La flota del Mar Negro tampoco gozó de facilidades, aunque por el número de sus buques y la potencia de fuego de éstos superaba al enemigo en su propio teatro de guerra.

El mando supremo alemán planeaba ocupar las ciudades del litoral del Mar Negro, desde Odesa a Tuapsé, por tierra,

y esta decisión del enemigo no puede considerarse casual o poco meditada. Hitler y sus jefes militares llegaron a esa conclusión después de apreciar justamente las posibilidades de la Marina de Guerra soviética del Mar Negro. Si nosotros no hubiéramos tenido allí una poderosa flota, los fascistas probablemente ya en agosto de 1941 hubieran intentado tomar Odesa mediante un golpe combinado, desde tierra y desde el mar.

Como base naval, Odesa adquirió importancia únicamente en los últimos años prebélicos. Mientras la Alemania fascista no amenazaba con atacar a la URSS no era necesario crear allí ninguna base. La artillería costera y la gran unidad naval aseguraban plenamente la región de Odesa. Sólo después de que Alemania atacara a Polonia en 1939 hubo que contar con que Rumania, en caso de guerra, podría ser aliada de Alemania.

En cuanto los hitlerianos se convencieron de que no podían tomar por tierra las bases navales y los puertos soviéticos en el Mar Negro, comenzaron a completar rápidamente sus fuerzas marítimas de guerra en dicho teatro. Se enviaron al Mar Negro cerca de cuatrocientos buques de guerra y mercantes, incluidos seis submarinos, dieciséis lanchas torpederas, cincuenta buques de desembarco, veintitrés dragaminas y veintiséis cazasubmarinos.

Semejante incremento de la flota rumana con unidades alemanas creó, naturalmente, situaciones desagradables para el mando de la Marina soviética en el período de la lucha por la península de Crimea, el estrecho de Kerch y el litoral del Cáucaso.

La ofensiva del grupo de ejércitos alemanes "Sur" hacia Kiev y Donbáss creó una amenaza real por tierra. La seguridad de la defensa de Odesa tenía no poca importancia para la libre navegación de los barcos soviéticos en esta región, incluso para la flotilla del Dniéper, en caso de retirada forzada a la desembocadura del río. Por ello, en los primeros días de la guerra, el mando de la flota del Mar Negro encomendó al comandante de la base de Odesa construir inmediatamente líneas defensivas y prepararse para rechazar al enemigo con todas las fuerzas disponibles. La oportuna

preparación para los combates en la defensa de la ciudad y la precisa cooperación de las tropas del ejército del Mar Negro y la flota local permitió inmovilizar aquí, durante largo tiempo, dieciocho divisiones del enemigo. Los habitantes de Odesa no sólo construyeron líneas defensivas, sino que también ayudaron activamente al frente en el curso de los combates. Esta ciudad portuaria siempre estuvo vinculada estrechamente con la flota del Mar Negro, y los marinos mercantes pasaron desde los primeros días de la guerra a la vía militar.

El 26 de julio, el Consejo Militar de la flota recibió la indicación de que, cualquiera que fuera la situación en el frente había que batirse por Odesa hasta la última posibilidad. Al mismo tiempo se ordenó preparar las baterías costeras para su empleo contra el enemigo terrestre y también para la cooperación con los buques y la aviación. Esto se hizo a su debido tiempo.

En el diario del ex jefe de Estado Mayor, de las tropas terrestres de Alemania, el coronel general Halder, aparece el siguiente testimonio: La defensa de Odesa tenía carácter de resistencia sin idea de retirada; la defensa se distinguía por sus acciones ofensivas, era activa. Los soviéticos lo sabemos muy bien, pero aquí, un testimonio del enemigo no está de más.

Odesa era el flanco sur del ejército alemán. Para la Marina de cualquier país el aseguramiento de los flancos del ejército, si descansan en el mar, constituye una de las tareas más importantes, tanto en el período de la ofensiva de las tropas terrestres con objeto de ocupar costas enemigas como en los casos de retirada obligada. Por esa causa, cuando los flancos de los ejércitos terrestres del Norte, el Báltico y el Mar Negro se apoyaban en áreas acuáticas las flotas consideraban siempre su aseguramiento como tarea de primerísimo orden.

En la situación creada desde el mismo comienzo de la guerra, cuando la iniciativa se hallaba temporalmente en manos del enemigo, asegurar la estabilidad de los flancos apoyados en el mar era de una importancia particular. De lo contrario, a las dificultades existentes se sumaría inevitable-

mente la de la amenaza por mar. Afortunadamente, las tropas soviéticas no experimentaron sobre sí ataques de flanco a la retaguardia desde el mar. Por lo visto ésa es la causa de que después de la guerra se escribiera y se hablara poco sobre los ataques de retaguardia por mar, aunque el tema, sin duda, merece atención.

Al principio, la tarea de apoderarse de Odesa le había sido encomendada al ejército rumano. Hitler exigió que se cumpliera no más tarde de agosto de 1941. En el diario de Halder se dice: "Los rumanos consideran que sólo en septiembre podrán ocupar Odesa. Es demasiado tarde. Sin Odesa no podremos tomar Crimea. . ." Los alemanes sabían lo que para ellos significaba tomar Crimea. Ya el 22 de agosto Halder escribió: "La ocupación de la península de Crimea tiene una significación de primer orden para asegurar el transporte de petróleo de Rumania."

El mando hitleriano calculaba tomar Odesa mucho antes. De ello dependía no sólo la ocupación de la península de Crimea, sino también el éxito de las operaciones en toda la dirección Sur. Sin embargo, las tropas enemigas se vieron sorprendidas por la furiosa resistencia de sus defensores. Y aunque las divisiones rumanas recibieron refuerzo de pequeñas unidades alemanas, aunque contra los buques de la flota del Mar Negro, que ayudaban activamente a retener Odesa, se lanzaron las experimentadas unidades aéreas fascistas, Odesa continuaba rechazando los ataques del enemigo. La resistencia de las tropas[1] de la zona del Mar Negro y los marinos, que tan heroicamente se defendieron hasta el 16 de noviembre de 1941, ejerció enorme influencia sobre el curso de la guerra. No es casual que la defensa de Odesa estuviera en el centro de la atención de la prensa soviética y extranjera en los meses de agosto y septiembre de 1941.

Creo que la importancia del enorme puerto de Odesa no residía únicamente en el problema del transporte de combustible. Odesa, situada en la retaguardia germanorrumana,

---

[1] La agrupación de tropas de la defensa del área del Mar Negro incluía las divisiones 25, 95, 421 y 157 de infantería y la 2ª división de caballería. *(Nota de la Edit.)*

impedía que los ocupantes se sintieran seguros, no sólo en el mar, sino también en la tierra.

Los intentos del ejército rumano por tomar con sus solas fuerzas Odesa terminaron con un completo fracaso.

El 26 de septiembre, Halder escribió en su diario: "Anteayer, Antonescu tomó la decisión de pedir ayuda a los alemanes, por cuanto los rumanos solos no pueden tomar Odesa. Antonescu exige: a) tropas; b) ayuda aérea."

El adversario logró ocupar Odesa sólo después de que las tropas soviéticas la abandonaron el 16 de octubre por decisión del Gran Cuartel General del Mando Supremo, tras ocasionar enormes daños a las tropas rumanas.

La defensa de Odesa es un ejemplo de estrecha cooperación de las diferentes Armas.

Puede asegurarse que el ejército de la región del Mar Negro no hubiera retenido Odesa tanto tiempo sin marinos, pero que tampoco las unidades de la flota, relativamente poco numerosas, hubieran podido cubrir toda la línea de defensa y defender durante largo tiempo la ciudad. Ya no hablo del significado que aquellos días tenían las municiones y los víveres que los marinos del Mar Negro llevaban a los combatientes. Las baterías de la defensa costera, pertenecientes a la base naval de Odesa, desempeñaron también un importante papel en los días del cerco de la ciudad. El heroísmo de los combatientes soviéticos era elevado en todos los sitios. La diferencia en el grado de preparación combativa y de la firmeza no se debía en absoluto a que unos llevaban camiseta de marinero y, otros, guerrera verdosa. Tanto el Ejército como la Marina de Guerra son educandos del Partido Comunista, ninguno escatimó la vida en aras de la victoria sobre el enemigo. Por ello, lo correcto no es buscar méritos especiales en una u otra Arma, sino reconocer como corresponde la comunidad combativa del Ejército y la Marina.

Esta comunidad combativa se manifestó de forma real en la creación de la zona de defensa de Odesa.

La directiva del Gran Cuartel General acerca de la creación de la zona de defensa de Odesa se firmó el 19 de agosto. Aunque la decisión se tomó con cierto retraso –Odesa

se hallaba en estado de sitio desde el 8 de agosto–, aportó completa claridad en cuanto a la organización de la defensa.

Los acontecimientos se desarrollaron de la siguiente manera. Mientras el ejército del área litoral no estaba separado del grueso del Frente Sur no podía ni pensarse en depositar sobre la flota del Mar Negro la responsabilidad por la defensa de Odesa, ni en la creación de la zona de defensa de Odesa. Cierto que ya en julio podía preverse el giro de los acontecimientos si el Frente Sur no lograba detener al enemigo. Sin embargo, partiendo de la experiencia cobrada, el Estado Mayor General y el Comisario del Pueblo de la Marina de Guerra consideraban todavía imposible plantear la cuestión de la conveniencia de encargar la defensa de la ciudad a la flota.

La cuestión de a quién encomendar la responsabilidad por la defensa de Odesa se planteó con especial agudeza después de que el ejército del área litoral resultó cercado y quedó totalmente a expensas de los abastecimientos por mar. Por supuesto que no fue esto lo que determinó que el Gran Cuartel General tomara la decisión de depositar en la flota del Mar Negro la responsabilidad por la defensa de Odesa, crear la zona de defensa de Odesa y designar a un jefe marítimo en calidad de comandante general de la misma. Se hacía evidente que para seguir controlando Odesa había que designar marinos, emplear la aviación de la flota, la defensa de costa y los buques. Quien mejor podía organizar la cooperación de las unidades de tierra y de la flota era sin duda el Consejo Militar de ésta y su representante en el lugar. Por eso llegamos a la conclusión de que la variante más acertada de la solución sería crear en Odesa una zona defensiva encabezada por un almirante.

El Estado Mayor General de la Marina dirigía la defensa de Odesa, aunque el Gran Cuartel General trataba muchas veces directamente con el comandante general de la zona defensiva. A la flota se le encargó asegurar una comunicación fiable con Odesa y designar una parte de los buques para apoyar constantemente a sus defensores. Más de ocho mil marinos estaban ya en las líneas de defensa en torno a

la ciudad. De las unidades terrestres del litoral destacaron las divisiones de infantería 25 y 95. El 18 de agosto de 1941, en el rechazo del golpe principal asestado por tres divisiones de infantería y una brigada de tanques enemigas a lo largo de la línea ferroviaria Razdélnaya-Odesa, todas las unidades de la 95 división de infantería cerraron el paso al enemigo.

Entre los buques designados a la defensa de la ciudad participaron en distintas ocasiones tres cruceros de combate, dos auxiliares, dos líderes, diez destroyers, cuatro lanchas cañoneras y otros.

Los barcos de la escuadra realizaron más de ciento cincuenta acercamientos, apoyando a las tropas con su fuego artillero. En momentos difíciles para Odesa, en la segunda década de septiembre, se realizó desembarco con los buques de combate en el sector de Grigórievka. Como resultado de las exitosas acciones del desembarco y de las tropas de la zona de defensa, que pasaron a la ofensiva, la cabeza de puente se amplió y el puerto de Odesa quedó fuera de alcance de la artillería enemiga. Pero el enemigo seguía presionando hacia Odesa.

En los primeros meses –los más duros– de la histórica defensa de Odesa, el Gran Cuartel General no se limitaba a dar órdenes y directivas en la forma reglamentaria. A veces, los telegramas del Gran Cuartel General no formulaban exigencias terminantes como "detener al enemigo" y "mantener las posiciones", sino ruegos al mando local y a las tropas para que resistieran hasta la llegada de refuerzos o durante un tiempo.

Un telegrama de este tipo se recibió en Odesa a mediados de septiembre de 1941: "Transmita el ruego del Gran Cuartel General del Mando Supremo a los combatientes y a los jefes, que defienden Odesa, de que resistan 6-7 días, durante los cuales recibirán ayuda aérea y nuevo suministro de armas... J. Stalin." A mí me consta que dicho texto fue dictado personalmente por el Comandante en Jefe Supremo.

Nada tiene de extraño que semejante trato del Mando Supremo llegara rápidamente al corazón de los soldados.

Sin ocultar la difícil situación en cuanto a las reservas y el material bélico, el GCG elevaba la moral de los combatientes con la sencilla palabra de "rogamos". En consecuencia, los golpes sobre el enemigo se hacían cada vez más poderosos.

El telegrama que acabo de citar desempeñó un notable papel en la defensa de Odesa. Las hordas fascistas quedaron largo tiempo detenidas ante los muros de esta ciudad.

Pese a la enorme superioridad del enemigo, las tropas del ejército del litoral, incluida la ya famosa 25 división, Chapáiev, de infantería, junto con los marinos, rechazaron victoriosamente la presión del enemigo.

A finales de septiembre, la situación de Odesa aún no era crítica; con ayuda de la flota, la ciudad podía defenderse largo tiempo. Pero el peligro que pendía sobre la península de Crimea del lado de Perekop, hasta donde habían llegado las tropas enemigas, obligó al GCG a utilizar todas las fuerzas de la flota del Mar Negro y el ejército del litoral para defender Crimea y, especialmente, Sebastopol en caso de que el adversario lograra irrumpir en la península.

El enemigo se dirigía a Sebastopol; peligraba su comunicación con Odesa. Sus defensores recibieron la orden de evacuar a Crimea. La decisión del GCG del Mando Supremo sobre la evacuación de Odesa se adoptó el 29 de septiembre. Entonces, después de la reunión en el GCG, donde se examinó no sólo ni tanto la situación en Odesa como la de los accesos a Crimea y en el Frente Sur, en general, yo dirigí un telegrama al Consejo Militar de la flota del Mar Negro con el siguiente texto: "Ordeno prepararse inmediatamente para la evacuación de Odesa". Habida cuenta la importancia que tiene para el mando local recibir información lo antes posible, el Comisariado del Pueblo de la Marina de Guerra enviaba por lo común telegramas en cuanto conocía las decisiones del GCG o del Estado Mayor General.

El 30 de septiembre envié un cable al Consejo Militar de la flota del Mar Negro con una serie de indicaciones prácticas. Dada nuestra experiencia de la evacuación de Tallinn, había que contar con la posibilidad de que los alemanes se abrieran paso rápidamente hacia Crimea y, por tanto, con la necesidad del inmediato abandono de Odesa. En la prác-

tica, la situación permitía confeccionar un plan detallado de evacuación.

En aquel tiempo, el lugar de los combates más tenaces era el flanco derecho de la defensa de Odesa. Precisamente allí se distinguieron los combatientes del 54 regimiento de infantería, los artilleros del 134 regimiento de obuses y también los guardafronteras y artilleros de la defensa costera.

El 5 de octubre recibí la directiva del GCG confirmando la necesidad de evacuar Odesa, y dirigí inmediatamente un telegrama al Consejo Militar de la flota en los siguientes términos: "Realizar la evacuación de Odesa, de acuerdo con la orden, por completo." El 6 de octubre volví a radiar: "Imparta al comandante general de la zona de defensa de Odesa la indicación de no demorar la evacuación. Sacar en primer término tropas y armas. Subordinar todo el transporte a esta tarea." Esta reiteración de indicaciones para la evacuación en los plazos señalados por el GCG se debía a la creciente complicación de la situación en Perekop y la necesidad de enviar refuerzos con urgencia a Crimea.

El embarque naval de las tropas durante una retirada es problema complejo. Una condición obligada para organizar la evacuación en gran escala es la reserva de tiempo. Ello es indispensable para la preparación, el enmascaramiento y la realización de la parte más responsable de la operación: el embarque del último escalón de forma inesperada para el enemigo.

Durante la Gran Guerra Patria, la Marina soviética tuvo que evacuar tres veces tropas y población en gran escala: de Tallinn, de Odesa y de Janko. Y en cada caso, las condiciones eran diferentes, pero en todos los sitios difíciles a su manera. La evacuación hubo de realizarse literalmente bajo el fuego de los cañones enemigos. Además, la evacuación resultaba tanto más difícil cuanto más tenaz era la lucha, "hasta la última posibilidad".

En Tallinn, como ya he señalado, el mando contó sólo con unos días para la preparación, embarque y partida de los buques y transportes. El enemigo acosaba y, además, tenía gran superioridad de fuerzas. Pero también en estas condiciones se realizó el enmascaramiento: el fuego de todos

los cañones desde la costa y los buques creaba la impresión, si no de una preparación a la ofensiva, sí de la continuación de una defensa firme.

En Odesa, a diferencia de Tallinn, la orden de evacuación se recibió con tiempo. Los mandos de la Flota y la zona de defensa tenían a su disposición más de dos semanas, desde el 1 al 16 de octubre de 1941. Aquí, la presión del enemigo era relativamente pequeña: incluso con superioridad de fuerzas, el enemigo teme a su contrario si éste se defiende heroicamente y, cuando se presenta la ocasión, está listo para lanzarse al contraataque. Y precisamente por esas fechas los defensores de Odesa asestaron al enemigo varios golpes sensibles. Las tropas se retiraron tan sigilosamente que cuando el último escalón salió del puerto, los rumanos todavía temían avanzar hacia la ciudad.

Es fácil comprender que el GCG no quisiera dar la orden de abandonar Odesa, donde se combatía con tenacidad y éxito, pese a la difícil situación de Perekop. Yo conozco las reflexiones de J. Stalin ante la evacuación de Odesa. Ordenó preguntar al Consejo Militar de la flota del Mar Negro si era conveniente dejar en Odesa parte de las tropas, hasta dos divisiones, para seguir conservando el control de la ciudad y entretener así fuerzas del enemigo.

El Estado Mayor de la Marina y el Consejo Militar de la flota del Mar Negro respondieron que no era conveniente esa medida a medias. Los posteriores acontecimientos confirmaron que la demora de la evacuación de Odesa o la decisión de dejar parte de las tropas pudo haber tenido consecuencias fatales en la defensa de Sebastopol y, por supuesto, en la suerte de los defensores de Odesa.

La situación se complicaba sin cesar, no sólo en el Sur, sino también en los accesos a Moscú.

Hasta mediados de octubre salieron de Odesa más de cien mil hombres. Centenares de viajes, posteriormente llamados "de fuego", hicieron los marinos de guerra y los cargueros (ciento cincuenta y dos en los barcos de combate y ciento veintinueve en los de transporte). El momento culminante de la evacuación fue la noche del 15 de octubre. Cruceros, torpederos y transportes entraron en la bahía de

Odesa, ya entonces batida por la artillería enemiga. Abandonaron disimuladamente sus posiciones, que el enemigo siguió bombardeando todavía unas horas más, y las unidades de cobertura –más de treinta mil hombres– embarcaron en los transportes casi sin bajas.

Los setenta y dos días de heroica defensa de Odesa quedaron atrás. Esperaban duras pruebas tanto para sus ex defensores como para todo el país. Pero lo importante era que en los soviéticos crecía su fe en la victoria, mientras la esperanza de los hitlerianos en una guerra relámpago se esfumaba más cada día, aunque su ejército era todavía fuerte y continuaba la ofensiva.

La defensa de Odesa, realizada durante 72 días y terminada por decisión del GCG, fue posible gracias a los esfuerzos principales de la flota del Mar Negro en la defensa. La defensa contenía al 4° ejército rumano (18 divisiones). La exitosa evacuación de la guarnición demostró que, en las condiciones de superioridad de la flota del Mar Negro, el GCG podía organizar con éxito la lucha por el mantenimiento de las cabezas de puente del litoral. Obligado por estas circunstancias, el alto mando hitleriano tuvo que incorporar considerables fuerzas a la lucha por estas cabezas de puente.

La hazaña de los marinos del Mar Negro, de los combatientes del ejército del litoral y los habitantes de Odesa, la hazaña de todos los que la defendieron constituye una de las páginas más brillantes de la historia de la Gran Guerra Patria.

Odesa ocupa con todo derecho un puesto digno entre las ciudades héroes. Los gloriosos y difíciles días del pasado se recuerdan en el monumento al Marinero Desconocido y el Fuego Eterno, símbolo de la memoria imperecedera de quienes murieron defendiendo la ciudad.

OTOÑO DIFICIL

A mediados de agosto pedí autorización para viajar a Leningrado y ya estaba preparado para salir cuando los acontecimientos en el Mar Negro (la ofensiva de los

alemanes a Odesa) me obligaron a demorar el viaje. A finales de agosto me llamaron para cierta cuestión al GCG del Mando Supremo y recordé mi propósito de partir para la flota del Báltico. De nuevo fui autorizado y allí mismo, en el GCG, dispuse por teléfono que preparasen el avión para la mañana siguiente. Sin embargo, durante el examen de la situación de Leningrado en el CED y el GCG se comisionaron a esa ciudad a V. Mólotov, vicepresidente del CCP, A. Kosyguin y a N. Vóronov, comandante general de artillería. Esto determinó que cambiara mi itinerario. En vez de hacer vuelo directo a Leningrado, decidimos que volaríamos todos juntos a Cherepovets para tomar allí un tren especial.

El 29 de agosto de 1941 hicimos el trayecto aéreo sin incidentes. Pero al llegar en tren al anochecer hasta la estación Mga nos tuvimos que detener ante un semáforo: la estaban bombardeando los aviones alemanes. Esperar hasta la llegada del día era ariesgado y continuar la marcha era imposible. Sin embargo hallamos la solución. Dejamos el vagón, pasamos a pie el trecho del ferrocarril destruido y subimos a un automotorrail que nos llevó al encuentro del tren blindado enviado, desde Leningrado, por K. Voroshílov, que entonces encabezaba la defensa de la ciudad.

Pocos días después, estando en Leningrado, supimos que los alemanes habían ocupado Mga. No es difícil suponer nuestra situación de habernos demorado allí. Este caso evidencia que por aquellos días aún no se tenía una información precisa y oportuna sobre la situación del frente, ni siquiera cuando esto era de extrema importancia.

En Leningrado nos recibieron el mariscal K. Voroshílov y el secretario del comité regional A. Zhdánov. Ambos estaban sumamente preocupados: el enemigo empujaba enfurecido hacia el lago Ládoga para cerrar el anillo del bloqueo.

A mí me inquietaba la marcha de la evacuación de Tallinn, por entonces terminada en lo fundamental. El jefe de la flota del Báltico, V. Tributs, con el que me entrevisté en Leningrado, me informó de que habíamos sufrido bajas bastante considerables.

Debía trasladarme a Kronstadt, a donde llegaban los barcos de Tallinn, pero el primer día de nuestra estancia en Leningrado estuve ocupado con una serie de encargos de los representantes del GCG y aplacé el viaje para el día siguiente. Por la noche, en las habitaciones del hotel "Evropéiskaya" tuve una importante conversación con N. Vóronov. Me refirió la situación en los frentes y yo, la difícil salida de la flota de Tallinn para abrirse paso. Ambos procurábamos animarnos. Pero la alarma quedaba en el pecho.

Al siguiente día, en la reunión con K. Voroshilov se examinó la situación en el frente. Las cuestiones planteadas apenas afectaban a la flota y se puso en claro que yo podía trasladarme a Kronstadt.

Antes de partir decidí visitar el crucero "Maxim Gorki", anclado en el saco del puerto mercante (acababa de ser reparado de las averías sufridas al tropezar con una mina al segundo día de la guerra). "Maxim Gorki" aún no estaba en condiciones de salir al mar, pero sus cañones podían disparar contra objetivos costeros. Todos los marinos del crucero ardían en deseos de participar activamente en la defensa de la ciudad de Lenin. Una parte de la tripulación podía ir al frente.

Más tarde, la flota del Báltico tuvo que formar siete brigadas de fusileros de marina y muchas diferentes pequeñas unidades de infantería naval. El total de marinos del Báltico que actuaban en tierra (incluida la brigada de marina cedida al frente de Carelia) pasaba de los ciento veinticinco mil hombres. Combatían excelentemente. Se hicieron particularmente célebres las brigadas 1ª, 2ª y 3ª que luchaban en la dirección de Narva-Kingisepp-Luga, Kotly-Koporie y en el istmo de Carelia. El día que visité el crucero "Maxim Gorki" nadie pensaba todavía que deberían enviarse al frente tantos marinos. Pero la amenaza a Leningrado por tierra aumentaba y exigía la movilización de todas las fuerzas.

El 30 de agosto partí para Kronstadt por Oranienbaum, desde aquí salimos en lancha. Kronstadt nos pareció lúgubre, pero tan íntimo y entrañable para cada marino como antes. Al llegar la lancha al puerto Petróvskaya llamaba la

atención el ajetreo de diferentes lanchas y remolcadores. En la bahía estaba el navío de línea "Oktiábrskaya revoliutsia". Dentro de la bahía Petróvskaya, con la popa junto al muro, se hallaba otro navío de línea, el "Marat".

En Kronstadt vi las tripulaciones de los buques que se hundieron al chocar con las minas cuando salían de Tallinn. Los marinos esperaban una nueva designación. Eran gentes valerosas, hijos del pueblo, educandos del Partido Comunista, capaces de sufrir todas las inclemencias y, si se precisaba, de entregar la vida. Pero este día sus ánimos estaban decaídos.

El mando de la flota me informó detalladamente de la evacuación de Tallinn y de la ruptura del cerco, por la flota, para llegar a Kronstadt. De dicho informe se deducía que incluso en la más difícil situación, el control de la dirección de las unidades de buques se había conservado hasta el fin. La travesía no fue ninguna fuga, sino una retirada organizada y hay que reconocer la entereza y presencia de ánimo que los jefes de la flota y la escuadra supieron mantener en aquel momento crítico.

Desde fines de agosto, la costa sur del golfo de Finlandia, en el área del fuerte Krásnaya Gorka, se transformó inesperadamente en el sector más intranquilo del frente, del cual dependía mucho la suerte de Kronstadt y, por tanto, de la flota.

Allí fue a donde nos dirigimos al día siguiente.

El comandante de Krásnaya Gorka informó que había designado parte de los combatientes a la dirección terrestre y que los demás reforzaban la defensa del fuerte para el caso de que el enemigo rompiera el frente terrestre en la dirección de Krásnaya Gorka o pudiera acercarse por mar. Seguimos hacia el Oeste y vimos marinos de la defensa costera ocupando trincheras abiertas literalmente el día anterior.

El fuerte de Krásnaya Gorka y la cabeza de puente próxima a Oranienbaum, como se sabe, estuvieron durante todo el bloqueo de Leningrado en manos de las tropas soviéticas y prestaron gran ayuda al frente, primero en la defensa y, después, en la ofensiva.

Finales de agosto y comienzos de septiembre... Fueron los días de mayor alarma para Leningrado. Las tropas fascistas acosaban a los defensores de la ciudad. El ejército, la aviación y la marina tenían que pensar únicamente en defender la ciudad. Los buques volvieron sus cañones hacia la orilla y disparaban sobre las áreas donde se observaba concentración de fuerzas enemigas. Los aviones torpederos salían para asestar golpes sobre los tanques enemigos. Marinos de diversos barcos, formados en destacamentos, armados con fusil y cintas de ametralladora cruzadas sobre el torso, se lanzaban al ataque con sus chaquetones negros y sus gorras de marinero, desatendiendo las reglas de enmascaramiento. Lo esencial, por supuesto, no era el aspecto exterior, sino el talante combativo de los marineros. Se ventilaba la suerte de la ciudad de Lenin, la suerte de la flota del Báltico...

Un peligro de muerte se cernió sobre Leningrado. En estas condiciones, la flota del Báltico, que tan recientemente había realizado la ruptura desde Tallinn hasta Kronstadt, recibió la tarea de lanzar todas sus fuerzas para rechazar al enemigo. Se creó una gran unidad especial –la defensa naval de Leningrado y de la zona de Oziorni– que formaba las flotillas, unidades de infantería de marina, baterías artilleras y trenes blindados; se movilizaron las reservas navales de armas, medios técnicos y blindajes para construir fortificaciones. La artillería de largo alcance y gran calibre de la flota prestó un apoyo incalculable al frente. Se ordenó a todos los marinos del Báltico, con fines de estrategia general, que volvieran todas sus armas contra las columnas motorizadas enemigas que presionaban hacia la ciudad. Para ello, el buque de línea "Marat", los cruceros "Maxim Gorki" y "Petropávlosk", el líder "Leningrad" y los destructores "Opytni" y "Smetlivi" ocuparon posiciones de fuego en la desembocadura del Neva y las dársanas del puerto mercante. Del grupo de buques de Kronstadt ocuparon posiciones el buque de línea "Oktiábrskaya revoliutsia", el crucero "Kirov", el líder "Minsk" y los destructores "Silni", "Surovi", "Svirepi", "Slavni", "Stoiki", "Gordi" y "Steregushi".

Estaban en completa disposición de abrir fuego veinticuatro cañones de doce pulgadas de los navíos de línea y dieciocho de ciento ochenta milímetros de los cruceros (sin contar el cañón de 203 milímetros del crucero "Petropávlovsk"); más de cincuenta cañones de 130 milímetros de los destructores y líderes. Era una fuerza enorme. Un solo navío de línea podía lanzar sobre el enemigo cincuenta toneladas de proyectiles por minuto.

Las circunstancias obligaban a la escuadra de la flota del Báltico a permanecer en Leningrado y Kronstadt. Pero esto no significa que estuviera inactiva. Tanto con sus cañones como con el personal de sus naves, cuando el caso lo requería, ayudaba al frente.

Todas las fuerzas del Ejército y la Marina se concentraron en la defensa de Leningrado. La fuerte escuadra, compuesta por navíos de línea, cruceros y destructores, cumplía misiones impropias de su naturaleza: rechazaba al enemigo que presionaba hacia la ciudad por tierra. Los cañones de los buques y de la artillería ferroviaria golpeaban con precisión al enemigo.

Trescientos sesenta cañones de la artillería naval de calibre medio y grande, junto con la artillería del frente, formaban una poderosa barrera de fuego en los accesos inmediatos a la ciudad. Todo esto reforzaba a las tropas en defensa. Por primera vez en la Segunda Guerra Mundial, las tropas de la Wehrmacht alemana no pudieron superar la defensa, viéndose obligadas a buscar nuevas formas de lucha. Era, en parte, un gran mérito de la flota del Báltico, condecorada con la Orden de la Bandera Roja, junto con la firmeza de las tropas terrestres soviéticas y el heroísmo de la población.

Desde los primeros días de septiembre de 1941, cuando los combates tenían lugar en las inmediaciones de Leningrado, los navíos de la flota del Báltico, incluidos los de línea "Marat" y "Oktiábrskaya revoliutsia", cañoneaban las columnas de tanques enemigas.

Con su fuego de gran precisión de proyectiles de 305 milímetros, los navíos de línea proporcionaban muchos disgustos a los fascistas. No era casual que se lanzaran grandes

unidades aéreas enemigas contra dichos buques. Los principales objetivos de los ataques aéreos eran, por supuesto, los navíos de línea.

Apenas habían tenido tiempo de rechazar una ola de bombarderos enemigos cuando llegaba ya la otra. "Marat" recibió el primer impacto de una bomba de gran potencia el 16 de septiembre, cuando se hallaba anclado en su posición de fuego y disparaba contra las columnas desde el saco del canal Morskói. Pero los ataques de mayor masividad contra este navío tuvieron lugar los días 21-23 de septiembre. Entonces se encontraba en la bahía Petróvskaya, de Kronstadt. Al caer una bomba en el pañol artillero del barco se produjo una explosión tan potente que el puente y todo el sistema de puestos blindados, de varios centenares de toneladas de peso, saltaron al aire y cayeron al agua. El buque resultó seriamente averiado. Toda la parte de la proa, la primera torre y el puente quedaron destruidos. "Marat" se posó en el fondo, pero las tres torres que quedaron intactas, dos meses después reanudaron los disparos. A partir de entonces, "Marat" no salió más al mar, mas incluso combatiendo todo el bloqueo en un mismo sitio, inmóvil, causó al enemigo daños considerables.

Los ataques aéreos a los barcos soviéticos se producían casi a diario. En la tercera década de septiembre fueron especialmente masivos. El 21 de septiembre resultó aciago para el navío de línea "Oktiábrskaya revoliutsia". A las doce del día, cuando se hallaba en el canal Morskói apoyando con su fuego a las unidades terrestres, una pesada bomba acertó a caer en el compartimento de proa y deformó toda la cubierta superior. Pero el navío siguió en su puesto y continuó disparando.

El crucero "Petropávlosk", sin terminar de construirse, tenía en jaque a los fascistas con el fuego de su artillería. Los hitlerianos enfilaron hacia él toda su artillería pesada. "Petropávlosk" recibió una serie de impactos directos y tocó fondo. Bajo el fuego enemigo, los buzos repararon las vías de agua, lo bombearon en una noche y se llevaron el buque a lugar seguro.

Tras haberme demorado por las cuestiones de la flota, regresé solo a Moscú. El avión despegó, voló unos diez minutos casi rozando con las ruedas las aguas del lago Ládoga y, antes de llegar a la orilla, se sumergió en una oscura nube de lluvia. Por la derecha destelló un rayo, gotas de agua corrían por los cristales de la cabina...

El día de mi partida, la flota del Báltico experimentaba serias dificultades. La situación en los frentes soviéticos se complicaba también. Pero la más difícil de todas era, por supuesto, la de Leningrado, aunque por entonces nadie tenía una idea de los duros meses que le esperaban a la ciudad y, con ella, a la flota.

Cuando regresé a Moscú, ésta aún no estaba directamente amenazada y durante el día la vida capitalina era tensa pero tranquila. Las incursiones de los aviones fascistas empezaban generalmente al anochecer; entonces las mujeres y los niños, a la primera señal de alarma, se apresuraban a los refugios o al Metro, y la ciudad se preparaba para rechazar los ataques aéreos. El Comisariado del Pueblo de la Marina de Guerra se alojaba por aquellas fechas en varios edificios. Los órganos del Estado Mayor y comunicaciones se hallaban en el Metro, lo que permitía no interrumpir el trabajo durante las incursiones.

Sin tiempo para conocer la situación, cuando llegué del viaje me llamaron al Kremlin, incluso a una hora desacostumbrada, a las doce del día. Generalmente citaban al caer la tarde.

Debemos decir que durante la tarde y la noche, el GCG trabajaba en una villa, no lejos del refugio subterráneo. Por la mañana, cuando se daban pocas alarmas aéreas, todos se retiraban a sus oficinas del Kremlin y de los Comisariados del Pueblo. Ese día, también Stalin estaba en su gabinete.

Cuando entré estaba solo y hablaba con alguien por teléfono. Al terminar su conversación intenté informarle de la situación de la flota del Báltico, pero Stalin me interrumpió:

– ¿Sabe usted que se ha nombrado a Zhúkov para sustituir a Voroshílov en Leningrado?

Cuando le respondí que lo ignoraba, me dijo que la decisión se había tomado el día anterior y que G. Zhúkov ya estaba, por supuesto, en Leningrado. Paseó por el gabinete y, contra su costumbre, se sentó en el diván pegado a la pared junto a la ventana. Me dirigió varias preguntas. Le interesaban los buques que teníamos en el Báltico, en qué lugar se hallaban y si participaban en la defensa de Leningrado. Yo desplegué los mapas con la situación marcada. Todo el espacio marítimo entre las islas de Osel y Dago y la península de Janko, en Occidente, y las islas Hogland, Lavansaari y otras, en la parte oriental del golfo de Finlandia, que estaba en manos de las tropas soviéticas, y ambas costas estaban controladas por el enemigo. Intenté de nuevo hablar de la situación en el Mar Báltico, pero Stalin, acercándose al mapa terrestre, donde la línea del frente llegaba al propio Leningrado, pasó a la cuestión para la que me había citado con tanta urgencia.

Stalin consideraba sumamente seria la situación de Leningrado y, después de pasear por el gabinete, me volvió a preguntar sobre la composición de la flota del Báltico.

– Ni un solo buque de combate debe caer en manos del enemigo –me dijo.

Después de preguntarme si le había comprendido, subrayó que en caso de incumplimiento de esta orden, los culpables serían severamente castigados. Comprendí que no era el momento de discutir esta cuestión y esperé las siguientes indicaciones.

– Redacte un telegrama al comandante general y ordene que preparen todo por si hubiera que destruir los buques.

Debemos decir que el plan de destrucción de las embarcaciones para el caso de tener que abandonar la ciudad ya se elaboraba en la flota del Báltico desde finales de agosto. Sí, Stalin contaba con la posibilidad de abandonar Leningrado, de lo contrario no habría tomado una decisión tan seria. Pero esto no significaba todavía que el Jefe Supremo no viera salida a la situación de Leningrado. Esto demuestra mas bien su temor a que los buques soviéticos cayeran en manos del enemigo.

Ahora se sabe que W. Churchill conocía la crítica situación de Leningrado y la posibilidad de que se liquidara la flota del Báltico; se ofreció a compensar parte de las pérdidas en caso de que se destruyeran los buques en Leningrado. El Gobierno soviético respondió entonces que si hubiera que hacerlo, "las pérdidas deben ser compensadas después de la guerra a cuenta de Alemania"[1].

No es difícil imaginarse lo duro que fue para el mando de la flota del Báltico cumplir la directiva de preparar los buques para ser volados. Pero la guerra es la guerra. Por doloroso que fuera para los marinos del Báltico, confeccionaron el plan detallado, designaron gente fiable para cumplirlo y previeron todo lo necesario para impedir el pánico y evitar talantes pesimistas.

El mes de septiembre fue realmente muy difícil para la flota del Báltico. En la segunda quincena comenzaron los bombardeos masivos sobre Kronstadt. Las guarniciones de marinos de Janko y las islas Osel y Dago quedaron completamente aisladas de la Tierra grande. En la lucha por Leningrado no sólo contribuyó el fuego de los buques. Hubo que crear una posición naval fortificada en el Neva y desembarcar tropas cerca de Shlisselburg.

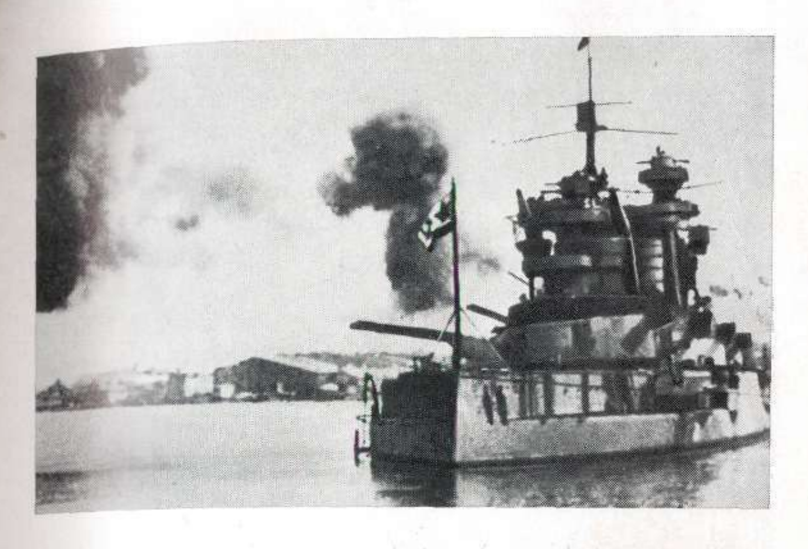
Las noticias del Sur tampoco eran tranquilizadoras. Odesa se batía con valor, pero los hitlerianos habían llegado ya hasta Nikoláiev y avanzaban hacia Perekop. Sebastopol empezaba a estar en peligro.

En la primera mitad de septiembre los hitlerianos comenzaron su segunda ofensiva contra Múrmansk. Estaban ya a setenta u ochenta kilómetros de Poliarni, base principal de la flota del Norte, y ésta tuvo que rechazar, junto con el 14 ejército, la presión del enemigo por tierra.

Además de enviar los partes informativos al Estado Mayor General, yo informaba al GCG del Mando Supremo con partes especiales acerca de los acontecimientos más

---

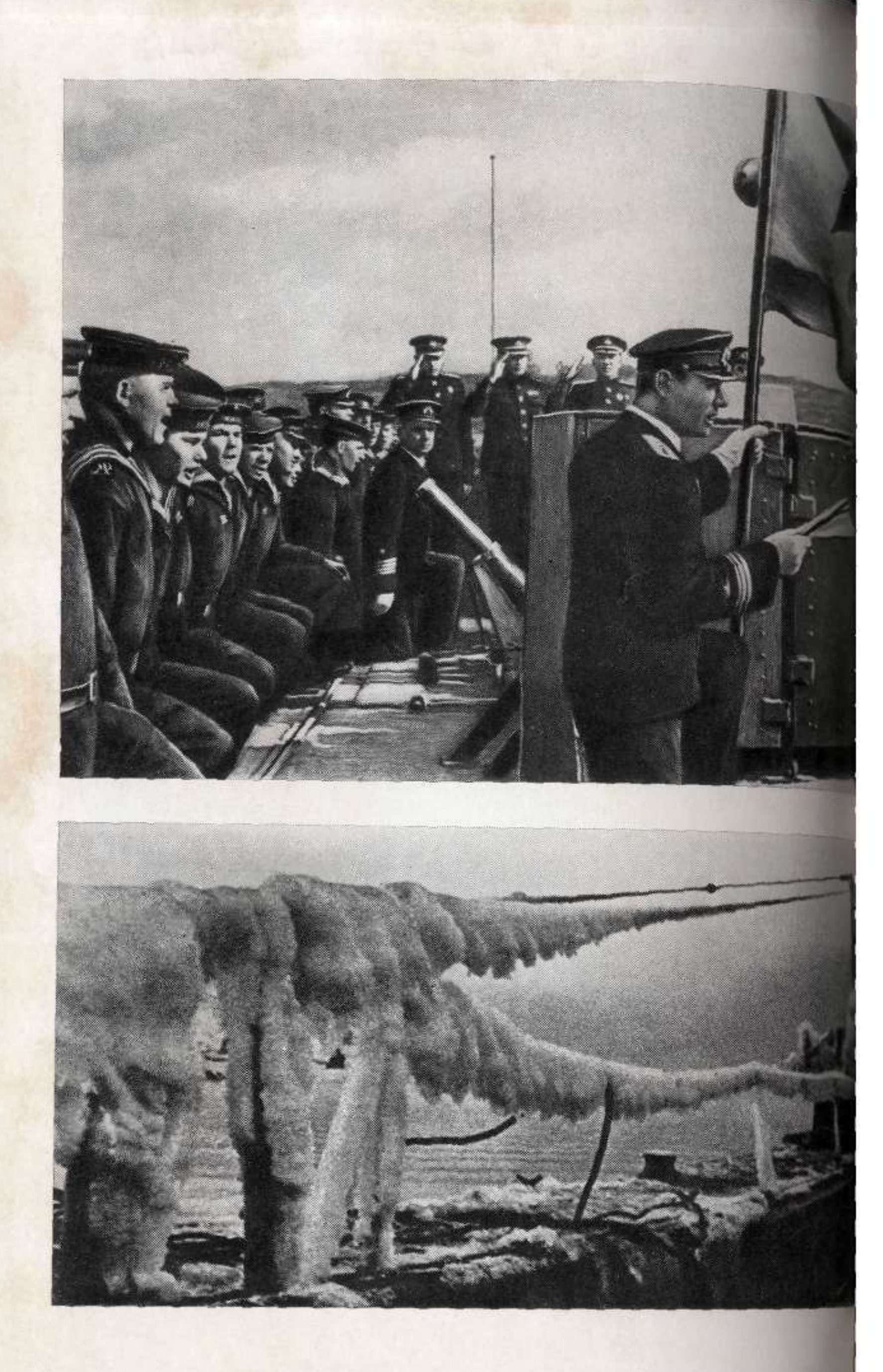
[1] *Correspondencia del Presidente del Consejo de Ministros de la URSS con el Presidente de los EE.UU. y el Primer Ministro de la Gran Bretaña durante la Gran Guerra Patria de 1941 a 1945.* Moscú. 1957, t. 1, p. 23.





El navío de línea "Oktiábrskaya revolutsia" hace fuego contra el enemigo.

Flota del Mar Negro. Mitin de despedida de los voluntarios de los buques al frente terrestre.



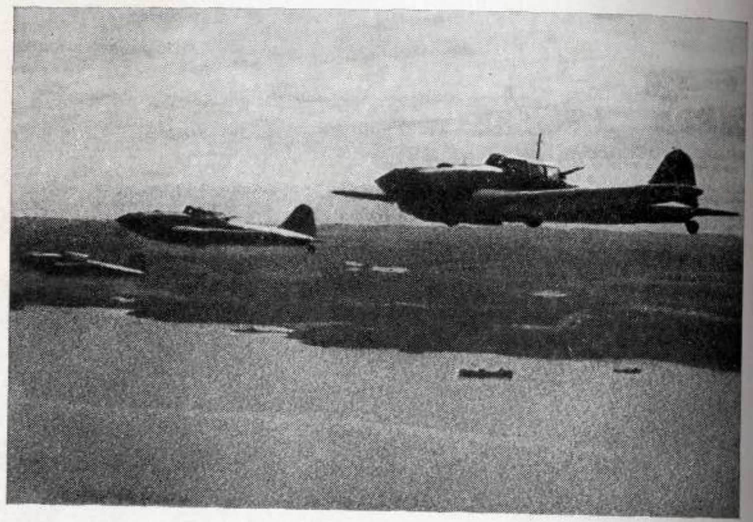


La tripulación del destructor "Gremiaschi", realizando el juramento de la Guardia.



Así regresaban de la travesía los submarinos del Norte.





Pilotos recibiendo instrucciones antes del vuelo de combate.

"Iles" de la flota del Norte vuelan a realizar un ataque a los buques enemigos.

importantes de las flotas. Me entrevistaba con B. Sháposhnikov casi diariamente y él, cuando el tiempo lo permitía, compartía conmigo sus pensamientos respecto a la situación en todos los frentes.

A primeros de octubre, en el GCG había una tensión particular.

Comenzó una nueva ofensiva de los alemanes sobre Moscú. De improviso, el enemigo irrumpió en la ciudad de Oriol y el general hitleriano Guderian se apresuraba con sus tanques hacia la ciudad de Tula. Hasta el 15 de octubre apenas frecuenté el GCG; comprendía que no era el momento de tratar cuestiones de la Marina, y procuraba resolverlas personalmente, junto con el jefe del Estado Mayor General de la Marina. Tan sólo dos o tres veces me llamaron a conversar brevemente con B. Sháposhnikov. Se trataba de la evacuación de Odesa y la defensa de Sebastopol.

Al recordar el comienzo de la guerra quisiera hacer particular mención del mariscal de la Unión Soviética, B. Sháposhnikov. Aun estando gravemente enfermo, con balones de oxígeno en el gabinete y ahogándole la tos por las prolongadas conversaciones telefónicas, no dejaba de suministrar al Jefe Supremo las necesarias informaciones de los frentes y de presentar sus proposiciones.

Tuve que verle con bastante frecuencia cuando en el GCG o en el Estado Mayor General se resolvían cuestiones de la Marina.

Conocí a Sháposhnikov mucho antes de la guerra como conocen los jefes jóvenes a un alto jefe: su libro *El cerebro del Ejército* (Voenizdat, M., 1929) era patrimonio de amplios círculos militares y proporcionó al autor una merecida popularidad. En los años 1941-1942 conocí más de cerca al mariscal. Nuestros encuentros se producían con frecuencia en la dramática situación de aquellos días; nuestras serias y múltiples conversaciones quedaron grabadas para siempre en mi memoria.

Conocí a Sháposhnikov en el verano de 1939, después de mi nombramiento para Comisario del Pueblo de la Marina de Guerra. Me habían hablado mucho de él como jefe

militar sumamente erudito, que había recorrido un largo y difícil camino. Sabía que J. Stalin le trataba con mucho respeto. Consideré que mi deber era presentarme al mariscal para establecer contacto con el Estado Mayor General.

Cuando le pedí por teléfono audiencia para conversar personalmente e informarle de algunas cuestiones de la Marina, contestó: "Me alegraría mucho de verle". Entré con cierta emoción en su gabinete, pero enseguida me tranquilicé: Sháposhnikov me recibió afectuosamente. Le hablé de que había sido destinado sorpresivamente, por obra de la providencia, como suele decirse, para trabajar en Moscú y que me proponía cumplir con la mayor atención las indicaciones del Estado Mayor General y las suyas personales. Sháposhnikov, por su parte, prometió prestarme "toda clase de ayuda", y nos despedimos. "Venga directamente cuando lo crea necesario", me dijo extendiéndome la mano.

Nos conocimos más de cerca cuando trabajamos con las misiones militares de la Unión Soviética, Inglaterra y Francia en agosto de 1939. Ya por entonces Sháposhnikov estaba sumamente enfermo, le ahogaba la tos.

Las gestiones con las delegaciones entraron en un callejón sin salida por culpa de los ingleses y los franceses y el 24 de agosto terminaron fracasando. La guerra en Europa Occidental fue pronto un hecho. Las cuestiones estratégicas adquirieron particular actualidad. Esto exigía un estrecho contacto del Comisariado del Pueblo de la Marina de Guerra con el Estado Mayor General. Por entonces, mis encuentros con B. Sháposhnikov se hicieron bastante frecuentes. Yo consideraba al mariscal como jefe operativo superior en caso de guerra, por lo que tenía en cuenta, por supuesto, sus opiniones. Lo que más me interesaba eran sus juicios acerca de la Marina y su visión del papel de los marinos.

En el invierno de 1939/1940 tuve que entrevistarme con Sháposhnikov aún más a menudo. Todas las cuestiones cotidianas las resolvían entonces el jefe del Estado Mayor General y el jefe del Estado Mayor principal de la Marina, el almirante L. Gáller. Los problemas de especial importancia pasaban por una vía más compleja. Me llamaban al Kremlin de tarde en tarde, pero K. Voroshílov y B. Shá-

poshnikov se veían casi diariamente con J. Stalin en su gabinete. Sháposhnikov, después de recibir allí la misión y, a veces, anotar allí mismo la decisión dictada, me telefoneaba y me invitaba cortésmente a que le visitara. Yo partía inmediatamente y recibía la decisión ya adoptada.

A mediados de 1942, la salud de B. Sháposhnikov empeoró y tuvo que abandonar el puesto de Jefe del Estado Mayor General. Le nombraron jefe de la Academia del EMG. A. Vasilievski ocupó el lugar de Sháposhnikov. Se trataba de un excelente especialista del Estado Mayor, tanto por sus conocimientos como por su carácter personal.

RESISTIR HASTA LA ULTIMA POSIBILIDAD

No me propongo describir o analizar detalladamente la defensa de Sebastopol en 1941-1942. Empero creo necesario emitir algunos juicios al respecto, por cuanto concedo gran importancia a este acontecimiento histórico.

La defensa de Sebastopol, cercado por el enemigo y alejado de las bases navales del litoral caucásico, fue toda una epopeya heroica.

Ya antes de la guerra se discutió reiteradamente el problema de la importancia de Sebastopol como base de la Marina de Guerra en el sistema de defensa de todo el litoral del Mar Negro. La Marina tenía el deber de defender la costa desde el mar. El mando de la flota tenía a su disposición regiones costeras con bases de buques y construcciones de baterías de costa (entre tales regiones las principales eran Sebastopol, Odesa, Kerch, Novorossiisk, Batumi y Poti). La experiencia de la defensa de Sebastopol en el pasado siglo y la Segunda Guerra Mundial en Europa Occidental exigían ocuparse de la preparación de Sebastopol para una defensa circular. Ya entonces (antes de la guerra) se realizaron trabajos de reconocimiento del terreno y se marcaron líneas terrestres. Pero de hecho, la creación de esa defensa se emprendió sólo después de empezada la Segunda Guerra Mundial. Los trabajos se aceleraban a

medida que el enemigo se acercaba a la ciudad. El Consejo Militar de la flota incorporaba a dichos trabajos cada vez más combatientes y población civil. A diez o doce kilómetros de la ciudad se construyó la línea principal de la defensa; más cerca, a unos tres-seis kilómetros, pasaba la línea de retaguardia. Cuando los alemanes se abrieron paso a Crimea, ya se había realizado un considerable trabajo defensivo. El ejército costero no hubiera tenido tanta capacidad combativa si no hubiese contado con la consiguiente preparación ingeniera militar de las líneas de la defensa. La defensa estaba lista.

Sebastopol contaba con una potente defensa costera: once baterías de grueso y medio calibre prestas a disparar contra objetivos marítimos y costeros. También podía emplearse la escuadra de la flota del Mar Negro (un buque de línea, cruceros y destroyers). También la flota podía desempeñar un papel notable aunque sus aeródromos eran pocos: junto a Sebastopol, el terreno no propiciaba la construcción de buenas pistas de despegue con longitud adecuada. Pero en caso de ofensiva enemiga por la retaguardia, las fuerzas más reales habrían de ser las unidades terrestres y las navales dislocadas en las líneas defensivas. Sin esto, todos los esfuerzos de los buques y las baterías costeras podían resultar estériles.

La importancia estratégica de Sebastopol era altamente reconocida no sólo por la dirección soviética, sino también por el enemigo. Sebastopol cobró especial significado para los hitlerianos cuando el frente se desplazó hacia el Mar de Azov.

El GCG pensaba en Sebastopol todavía en el período de la lucha por Odesa. Aunque en ocasiones resolvía las cuestiones relacionadas con Sebastopol directamente con los mandos de los frentes; el Estado Mayor General estudiaba y preparaba estas proposiciones junto con los funcionarios del Estado Mayor Naval Principal.

Los acontecimientos se precipitaron con rapidez insospechada. El 11 ejército fascista se lanzó sobre Crimea dejando Odesa cercada en la retaguardia. A comienzos de septiembre se esclareció la dirección de la ofensiva enemiga:

Perekop. El peligro para Sebastopol era cada día más real. El 12 de septiembre de 1941, la batería 725 de la flota del Mar Negro hizo la primera descarga sobre el enemigo junto a Perekop. Para los marinos del Mar Negro fue la señal de peligro inminente.

El istmo de Perekop, al que se acercó el enemigo, se convirtió en una especie de primera línea defensiva de Sebastopol.

El mando de la flota del Mar Negro propuso destinar unidades navales para reforzar el 51 ejército, que ocupaba posiciones en el istmo. El 122 regimiento de artillería antiaérea, compuesto de tres grupos, se envió a la primera línea de la defensa. En la orilla del Sivash y en las posiciones de Perekop se instalaron ocho baterías costeras de mediano calibre. Un tren blindado, servido exclusivamente por marinos, pasó a disposición del 51 ejército. El grupo aéreo de la flota del Mar Negro apoyaba al ejército con todas sus fuerzas. Y en la segunda quincena de octubre, cuando la situación en las posiciones de Ishún se hizo crítica se envió a ese sitio a la 7ª brigada de infantería de marina.

Debo rememorar las acciones de la flotilla del Azov durante los combates por Perekop y en las duras jornadas en que el 51 ejército evacuó de Crimea. Cuando a mediados de septiembre de 1941 el enemigo se lanzó desde Guenichesk a la lengua de tierra de Arabat, los buques de la flotilla apoyaron con su fuego al 51 ejército.

Después de que las tropas del 11 ejército alemán rompieron las líneas en las posiciones de Ishún y salieron a la estepa abierta, se lanzaron a la profundidad de la península de Crimea, a Saki y Bajchisarái para cortar la retirada a las tropas soviéticas hacia Sebastopol y Alushta y dominar la carretera de Kerch.

El 51 ejército retrocedía hacia la península de Kerch con la misión de defenderla sólidamente. Al ejército costero le encomendaron la dirección de Sebastopol.

Las unidades de este ejército y la infantería de marina se valieron de los combates de retaguardia para obligar al enemigo a realizar maniobras de rodeo, lo que demoraba su avance hacia Sebastopol.

Cuando el enemigo logró romper las posiciones de Ishún, quedaron en peligro no sólo Sebastopol, sino también otras guarniciones de la marina dislocadas en la costa de Crimea. Casi ninguna de ellas podía ofrecer resistencia seria al enemigo que avanzaba por la retaguardia. Había que desplazar con urgencia estas pequeñas fuerzas a Sebastopol.

De Evpatoria se logró evacuar la guarnición, pero la batería costera hubo que volarla. En los días 29-31 de octubre se evacuaron la guarnición de Ak-Mechet y el regimiento de aviación de Donuzlava. Participaron en la operación los destructores "Bdítelni" y "Shaumián", dragaminas, lanchas tipo "MO" y seiners (botes moto-vela). Todo lo que no pudieron sacar los buques se destruyó.

También comenzó entonces la evacuación de las unidades del sector combativo de Tendra. El 30 de octubre se envió el crucero "Chervona Ukraina" a Tendra para transportar un batallón de infantería de la marina; tras él se enviaron otros barcos. La evacuación de todas las guarniciones citadas transcurrió de forma organizada, aunque la tarea no era fácil.

Entre tanto, crecía el peligro para el propio Sebastopol. El enemigo avanzaba impetuosamente por Crimea y las tropas del ejército costero aún no habían llegado a la ciudad. Se precisaban medidas extraordinarias. El 30 de octubre se convocó en Sebastopol una reunión de jefes de unidades, de secciones políticas de grandes unidades, de servicios de la flota y de comisarios militares. En ella se elaboraron diversas medidas para reforzar la defensa de Sebastopol.

Hacia el 30 de octubre, las tropas dispuestas para la defensa de la base principal se componían de dos batallones del regimiento de infantería local, los regimientos 2° y 3° de infantería naval, las guarniciones de los grandes puntos fortificados y algunas pequeñas unidades de artillería. En total había cerca de doce mil hombres; de ellos, casi setecientos eran jefes militares. Las baterías de la defensa costera se hallaban en completa disposición combativa.

Para rechazar el primer empuje del enemigo en la línea defensiva externa había que duplicar por lo menos el contingente de las tropas de la línea. Las reservas inmediatas

que podían emplearse para estos fines eran el destacamento de instrucción de la flota del Mar Negro, la escuela de defensa costera, las unidades de los aeródromos de las fuerzas aéreas y la escuela del Comisariado del Interior (NKVD). Todos ellos recibieron enseguida indicaciones para formar inmediatamente batallones de infantería naval. Sumaban unos tres mil quinientos hombres.

El 31 de octubre se esperaba que llegara de Novorossiisk la 8ª brigada de infantería de marina (cerca de tres mil quinientos hombres) y, del sector de Tendra, un batallón de la flotilla militar del Danubio. Pero aun con este refuerzo seguían faltando cerca de cinco mil hombres para organizar una defensa estable. Había que formar inmediatamente nuevas unidades con las guarniciones evacuadas a Sebastopol, pero no se contaba con las suficientes armas.

El 30 de octubre se produjo un acontecimiento que constituyó el inicio de los doscientos cincuenta días de la heroica defensa de Sebastopol. La batería de costa N° 54, ubicada en el sector de la aldea Nikoláievka (hacia el norte de la ciudad) abrió fuego a las 16 horas 35 minutos sobre una columna de tanques enemigos. El adversario detuvo provisionalmente su avance, pero cuando recibió nuevas fuerzas reanudó el ataque. No tardaron en sumarse a la batería otros defensores de Sebastopol. Las baterías de costa seguían rechazando con éxito la presión del enemigo.

El 2 de noviembre combatían ya contra los hitlerianos no sólo la artillería, sino también la aviación y unidades de infantería de marina.

Ese día, las unidades de la aviación soviética realizaron treinta y tres vuelos de combate atacando a las tropas alemanas en el sector de Nikoláievka, Alma-Tamak y la estación de Alma-Tarján.

Se reforzaba el ejército costero que había perdido bastantes hombres tras los duros combates contra la ofensiva alemana en el norte de Crimea.

Al ejército costero se incorporaron las unidades recién llegadas de Sebastopol y también algunos miles de combatientes de la guarnición y de la 7ª brigada de infantería de marina. Olvidándose de su mortal cansancio, los valerosos

combatientes del ejército costero ocupaban las líneas defensivas que rodeaban la ciudad. Para el 9 de noviembre de 1941, la defensa terrestre estaba organizada. La zona de defensa quedó dividida en cuatro sectores.

La dirección de la defensa de Sebastopol se encomendó al comandante general de la flota del Mar Negro, el vicealmirante F. Oktiabrski.

Para entonces el ejército costero había ocupado ya la línea de defensa. Las unidades de este ejército y las de la flota del Mar Negro era ya un todo único, completándose mutuamente. La combinación de arrojo de los marinos, dispuestos a entregar su vida por su querido Sebastopol, con la abnegación y la experiencia combativa de los hombres del ejército costero y con la dirección hábil y calificada de los camaradas de infantería permitían crear una defensa estable y frustrar los planes del mando hitleriano de dominar este punto estratégico en corto plazo.

La lucha por Sebastopol se convirtió en causa de toda la flota del Mar Negro. Desde el 29 de octubre, en Sebastopol se proclamó el estado de sitio. El asalto a la ciudad heroica, comenzado por los hitlerianos el 11 de noviembre, se prolongó hasta el 21 de noviembre. Durante estas jornadas, el enemigo atacó día y noche las posiciones de las tropas soviéticas. Pese a ciertos defectos habidos en la organización de la defensa, el heroísmo de los combatientes del ejército costero y de los marinos de la flota del Mar Negro cumplió su papel: el ejército alemán no pudo tomar la ciudad heroica sobre la marcha, viéndose obligado a detenerse ante sus muros.

KERCH Y FEODOSIA

A pesar de sus esfuerzos desesperados, el mando alemán no logró ocupar Leningrado. Después de atrincherarse comenzó los salvajes bombardeos de la ciudad. La batalla en los accesos a Moscú no sólo dominó al "Tifón" (como llamaban en Alemania a la operación de la toma de la capital soviética), sino que enterró la idea misma de la "guerra

relámpago", sin la cual los fascistas no podían contar con la victoria. Estos hechos influenciaron tanto sobre los planes del enemigo como sobre las decisiones del mando soviético.

El asalto a Sebastopol, comenzado por los hitlerianos en noviembre, era parte del plan general de su ofensiva, cuyo principal objetivo seguía siendo la toma de Moscú. El asalto a Sebastopol fue rechazado casi al mismo tiempo que se detenían a los fascistas cerca de Moscú. Junto con la contraofensiva de las tropas soviéticas en Rostov del Don y en Tijvin en noviembre de 1941, la resistencia que los defensores de Sebastopol ofrecieron al enemigo ayudó sustancialmente a las tropas que defendían la capital. Cuando el frente de Transcaucasia, comandado por el teniente general D. Kozlov, recibió la indicación de prepararse para ocupar la península de Kerch, se vio claramente que el GCG se proponía pasar de la defensa a la ofensiva.

En el GCG me informaron por primera vez que se planeaba un desembarco en Crimea en la tercera década de noviembre. Los plazos para preparar la operación eran sumamente reducidos, pero en aquella situación no siempre se podían observar las normas académicas de tiempo. Los oficiales del Estado Mayor Principal de la Marina iniciaron inmediatamente los cálculos –cuántos buques, aviones y artillería se necesitarían– y la planificación del entrenamiento mínimo, pero obligatorio, de las unidades y medios del desembarco.

Como se sabe, en la guerra moderna, para efectuar una operación de desembarco de cierta importancia se necesita al menos una superioridad temporal aérea en la zona de desembarco, la existencia de naves especiales de desembarco y el suficiente entrenamiento de las unidades del primer escalón. Lamentablemente para nosotros era muy difícil cumplir todos estos requisitos. Teníamos pocos cazas, tuvimos que seleccionar apresuradamente los medios de desembarco entre las embarcaciones mercantes y pesqueras, poco acondicionadas para el caso, e incluso el tiempo de que disponíamos para preparar por lo menos al primer escalón era demasiado restringido. No obstante, el mando del frente de Transcaucasia y el de la flota del Mar Negro con la flotilla

del Azov, que se le subordinaba, se esforzaban por ajustarse a los plazos señalados por el GCG y empleaban muchas veces los buques de combate como medios de desembarco. El conocimiento del terreno y la relativamente débil defensa costera alemana permitía confiar en el éxito. La exploración, bien organizada, permitía detectar los lugares débiles del enemigo.

El 7 de noviembre, el GCG aprobó el plan confeccionado por los estados mayores del frente y la flota, introduciendo una corrección sustancial. Además de los puntos señalados para el desembarco en la zona de Kerch y cerca de la montaña de Opuk, el GCG ordenó desembarcar directamente en Feodosia. Para realizar la operación se designaron dos ejércitos (cerca de 60.000 hombres), más de trescientas goletas de pesca, todo tipo de barcazas y hasta botes.

El comandante general de la flota del Mar Negro se encontraba en el Cáucaso y, por decisión del GCG, se ocupaba de la preparación del desembarco en Feodosia y Kerch cuando los fascistas comenzaron el segundo asalto a Sebastopol el 17 de diciembre. Se entablaron tensos combates. El 19 de diciembre llegó a Stalin un telegrama. Decía que el enemigo, tras haber concentrado grandes fuerzas (parte eran tropas frescas) con apoyo de tanques y aviación, llevaba tres días de ataques encarnizados orientados a la toma de Sebastopol; que sin escatimar enormes pérdidas, los hitlerianos introducían sin cesar fuerzas frescas y que las fuerzas soviéticas defendían tenazmente las líneas defensivas rechazando los ataques alemanes.

El 20 de diciembre, el GCG examinó la cuestión de reforzar la defensa de Sebastopol.

La ayuda del GCG y la intrépida travesía de los buques y, tras ellos, los transportes con refuerzos bajo la dirección del comandante general de la flota del Mar Negro, vicealmirante F. Oktiabrski, y el heroísmo de los defensores de Sebastopol desempeñaron un papel decisivo en el rechazo del asalto de diciembre.

El 20 de diciembre partía ya de Novorossiisk a Sebastopol, bajo la bandera del comandante general de la flota, un destacamento de buques compuesto por los cruceros "Krasni

Kavkaz", "Krasni Krim", el líder "Járkov" y los destructores "Bodri" y "Nezamózhnik". A bordo iba la 79 brigada de infantería naval. Les seguían dos transportes y dragaminas con municiones y víveres. Al día siguiente se envió de Tuapsé a Sebastopol en transportes la 345 división de infantería.

Las tropas recién llegadas entraban en combate sobre la marcha y los buques apoyaban con sus cañones a los defensores de la base principal.

Sobre los buques de la escuadra de la flota del Mar Negro recayó una enorme carga adicional. En la noche del 29 de diciembre entraron en Sebastopol el buque de línea "Parísskaya Kommuna", el crucero "Mólotov" y los destructores "Bezuprechni" y "Smyshliony". Después de apoyar con sus cañones de largo alcance a las tropas, los buques volvieron sin demora a Novorossiisk tomando a bordo a los heridos.

Esta circunstancia imprevista –la distracción de fuerzas para ayudar a Sebastopol– nos obligó a realizar el desembarco, en la operación Kerch-Feodosia, por etapas: el 26 de diciembre desembarcar las tropas en las costas norte y este de la península y junto a la montaña de Opuk, aplazando el desembarco en Feodosia para el día 29.

El enemigo, probablemente, se imaginaba la posibilidad de un desembarco en Feodosia, pero a juzgar por todo, ya había dejado de temerlo al ver las considerables fuerzas que tuvimos que distraer en la dirección de Sebastopol. Erró en sus cálculos. Pese al poco tiempo de preparación y a que no se contó con la suficiente cobertura aérea, la operación se realizó con éxito. Las acciones de las unidades de desembarco y el personal de los buques y cargueros se distinguieron por un elevado heroísmo. El desembarco de las unidades del 44 ejército en Feodosia fue particularmente difícil y audaz; allí, el crucero "Krasni Kavkaz", comandado por el capitán de navío A. Guschin tuvo que abrir camino al muelle con el fuego de sus cañones.

Los desembarcados en Kerch no desmerecieron de quienes lo hicieron en Feodosia. Asombró especialmente la 83 brigada de infantería de marina. Sus batallones fueron

destacamentos avanzados para el desembarco del 51 ejército en la región de Kerch, junto al cabo Jron y en otros sitios.

En el telegrama de J. Stalin, recibido en aquellos días, se señalaba que en la liberación de Kerch y Feodosia se habían distinguido especialmente las tropas de los generales A. Pervushin y V. Lvov y las grandes unidades navales comandadas por el capitán de navío N. Basisty. También se comportaron heroicamente los marinos de las pequeñas unidades de la primera ola de asalto, desembarcados del crucero "Krasni Kavkaz" y de los destructores "Nesamózhnik" y "Zhelezniakov".

El exitoso desembarco de fuerzas y su resuelta ofensiva obligó al jefe del 42 cuerpo alemán, conde von Sponeck, a dar la orden de retirada. Hitler, enfurecido por la inesperada pérdida de Kerch y Feodosia, ordenó entregar a Sponeck a los tribunales, siendo condenado a fusilamiento.

La operación de Kerch y Feodosia pasó a la historia no sólo como modelo de valor de los combatientes soviéticos. Fue la operación de desembarco naval más grande de la Marina soviética durante la Gran Guerra Patria, bien organizada pese a los reducidos plazos de su preparación.

Como resultado de la operación de Kerch y Feodosia, el 44 ejército, junto con los marinos, liberaron totalmente Feodosia y, el 51 ejército, desalojó al enemigo de la península de Kerch y ocupó la línea de defensa al occidente de Feodosia. Esto obligó al jefe de las tropas alemanas Manstein a renunciar a posteriores ataques a Sebastopol y trasladar precipitadamente una parte de sus tropas a la península de Kerch.

El año 1941 terminó con éxitos innegables de las tropas soviéticas en Crimea. Sebastopol rechazó el segundo asalto, el de diciembre. Feodosia, Kerch y una parte considerable de la península de su nombre habían sido liberados.

Sin embargo, la superioridad en fuerzas, especialmente en aviación y tanques, estaba todavía del lado del enemigo. En enero logró apoderarse nuevamente de Feodosia y desplazar un tanto al 51 ejército hacia el Este. Pero Sebastopol y una considerable cabeza de puente en la península de Kerch seguían en nuestras manos. La tarea de las tropas so-

viéticas consistía ahora en mantener firmemente esta cabeza de puente, extenuar al enemigo y, al mismo tiempo, acumular fuerzas para pasar a la ofensiva.

Hubo que abandonar Feodosia porque las fuerzas desembarcadas allí resultaron insuficientes para defender la ciudad. Tampoco había reservas listas para reforzarlas. Los enormes esfuerzos de las tropas terrestres soviéticas y los marinos en el período del desembarco no proporcionaron los resultados calculados por el GCG. No debemos olvidar este ejemplo aleccionador. La ocupación sorpresiva de una ciudad por mar es un hecho importante, pero no culmina ni mucho menos todo el plan proyectado. La experiencia enseña que mantener una ciudad o una zona ocupada de esa forma es a veces tan difícil como tomarla.

Las operaciones de desembarco deben planificarse adelantándose mucho a lo que pueda ocurrir, por cuanto tras el desembarco hay que esperar una reacción rápida y resuelta del enemigo. Esto concierne en primer lugar a cualquier operación terrestre. Si el desembarco se hace por mar, la cuestión es aún más compleja. En este caso la retaguardia es el mar, como en Feodosia, y retirarse cuando hay que hacerlo, resulta bastante más difícil que, supongamos, replegarse a "la línea de partida" en tierra. El peligro de sufrir grandes bajas en caso de retirada forzosa es tanto mayor cuanto más lejos esté la ciudad o el área del litoral ocupados, respecto a sus propias bases o tropas.

Al analizar esta operación de desembarco, la más grande de los años de la Gran Guerra Patria, llego a la siguiente conclusión. El cumplimiento de la decisión del GCG, correcta en principio, de ayudar a Sebastopol desembarcando tropas en la península de Kerch para sujetar allí una parte del ejército de Manstein, se complicó seriamente por el hecho de que el frente de desembarco, demasiado extenso, no disponía de las necesarias reservas. Las principales fuerzas de desembarco que debieran haber llegado en ayuda de los destacamentos de la primera ola del asalto resultaron estar lejos de Feodosia. Además, la idea del desembarco en Feodosia consistía, ante todo, en que transcurriera al mismo tiempo que las acciones de las tropas de desembarco en

otras zonas de la península de Kerch. Después de que una parte de las fuerzas del 44 ejército se despacharon a Sebastopol hubiera sido más racional concentrar todos los esfuerzos en la retención de las cabezas de puente ocupadas al norte y al sur de Kerch.

La operación de Kerch-Feodosia, durante la cual las tropas soviéticas tomaron una cabeza de puente en la península de Kerch, tuvo enorme importancia para la ulterior defensa de Sebastopol. A veces surge la pregunta: ¿no hubiera sido más correcto emplear directamente en la defensa de Sebastopol las fuerzas lanzadas sobre la península de Kerch? Pero cuando se preparaba la operación de Kerch-Feodosia, en el GCG no se trataba sólo de aliviar la situación de Sebastopol, como ya se ha dicho. Se pensaba en la liberación de Crimea en su conjunto. En Crimea se concentraban fuerzas para la ofensiva primaveral. Las unidades que defendían Sebastopol se preparaban para romper el cerco y avanzar hacia Simferópol.

Por entonces aparecieron síntomas de nueva actividad del ejército alemán en Crimea. Aún no se habían descifrado los planes de Hitler para la primavera de 1942 y la creciente actividad de la aviación alemana en el mar, el tenaz esfuerzo enemigo de impedir que los barcos soviéticos, especialmente los cargueros, pasaran a Sebastopol y Kerch se consideraba exclusive medidas de defensa.

En la primavera de 1942 comenzó bastante inesperadamente la ofensiva de los alemanes en el Sur. Los ataques en Crimea eran particularmente encarnizados. Esto obligó a las tropas soviéticas a retroceder y mantener combates defensivos en posiciones débilmente acondicionadas. El histórico alemán, general K. Tippelskirch escribió a este propósito: "Mientras las tropas alemanas se preparaban para una extensa ofensiva inmediata, cuando aún sólo recibían refuerzos y se reagrupaban, ya se asestaron en Crimea dos fuertes golpes para eliminar la amenaza del flanco sur de los alemanes y dejar libre al 11 ejército."[1]

---

[1] K. Tippelskirch. *Historia de la Segunda Guerra Mundial.* Traducido del alemán por la Editorial de Literatura Extranjera. M., 1956. p. 229.

En mayo de 1942, las tropas soviéticas situadas en Kerch y Sebastopol se hallaban en una situación muy difícil.

La lucha tenaz por Sebastopol continuaba. Como suele ocurrir en la guerra, a veces amainaba para después encenderse de nuevo. Los tres históricos asaltos a la ciudad-fortaleza fueron como tres erupciones de un volcán. Al comenzar la primavera de 1942 se registraba una relativa tranquilidad. Era la calma ante la tempestad.

NUEVAS PRUEBAS

Yo recibí el año nuevo de 1942 en mi domicilio, sito en la calle Serafimóvich, de Moscú. Mi esposa llegó en avión de Kúibyshev y decidimos celebrar la fiesta modestamente. En el último momento llegó el jefe de las Fuerzas Aéreas del Ejército Rojo, P. Zhígariev, viejo amigo nuestro.

– ¡Vamos a llamar al camarada Stalin! –propuso Zhígariev.

– ¡Vamos!

Marqué el número y esperé con cierta emoción la respuesta. Respondió la conocida voz de bajo de Poskrébyshev, ayudante de Stalin.

– ¿Se puede hablar con el camarada Stalin?

– Sí, se puede –respondió Poskrébyshev y enseguida se oyó la voz reposada de J. Stalin:

– Le escucho.

– Le transmitimos, camarada Stalin, nuestras felicitaciones y el deseo de que tenga éxitos y salud –le dije, y agregué que junto a mí se encontraba Zhígariev.

– Gracias –escuché la respuesta. Stalin nos felicitó con motivo del Año Nuevo.

Su estado de ánimo entonces era bueno. Se había rechazado de Moscú a los fascistas. En su declaración a H. Hopkins, representante especial del Presidente estadounidense, J. Stalin definió este hecho como el comienzo del viraje cardinal en el curso de la guerra.

Sin embargo, el enemigo era todavía fuerte. Más fuerte de lo que suponíamos. Para corregir la situación después

del golpe recibido, podía iniciar la ofensiva en otro sector del enorme frente.

Pero al comenzar el año era aún difícil prever a qué nuevas pruebas nos sometería. Todos nos sentíamos animosos. Ya no experimentábamos esa extrema tensión que teníamos cuando en los campos próximos a Moscú se ventilaba la suerte de la capital.

Después de la derrota de los alemanes en los accesos a Moscú, de las enormes bajas sufridas por las tropas fascistas en 1941 en todo el frente, desde Múrmansk hasta Sebastopol, la situación militar se presentaba verdaderamente esperanzadora. Los soviéticos vivimos los primeros meses de 1942 esperando que el Ejército Rojo pasara prontamente a la ofensiva por todo el frente. Para los marinos, esta esperanza se relacionaba ante todo con Crimea, cuya liberación, según nuestra opinión, comenzaría con la ofensiva de las tropas soviéticas desde Kerch y Sebastopol.

El mando soviético no se suponía entonces que la situación en el frente, particularmente en el Sur, en la región de Kerch y Sebastopol se haría muy pronto sumamente difícil para nosotros, que el viraje definitivo en la guerra sólo acaecería después de la batalla de Stalingrado y la del arco de Kursk, que el plan de ofensiva tendríamos que aplazarlo de momento, que en primavera y verano, el enemigo, tras haber reunido grandes fuerzas, asestaría varios golpes sobre los frentes soviéticos, tratando de penetrar en el Cáucaso y el Volga.

La ofensiva de los alemanes, iniciada en mayo de 1942 en el flanco extremo sur del frente soviético-alemán, no podía dejar de influenciar en las acciones de la flota del Mar Negro, ocupada en la defensa de Sebastopol y, más tarde, de Novorossiisk, Tuapsé y otras ciudades costeras soviéticas.

Todo el pueblo soviético, su Ejército y su Marina de Guerra se batían por entonces solos contra el enemigo. Los aliados no se apresuraban a abrir el segundo frente. Recuerdo que en agosto de 1942, en pleno apogeo de los combates en las inmediaciones de Stalingrado y el Cáucaso del Norte, Churchill voló a Moscú para mantener conversaciones. Es

natural que el tema candente fuera el segundo frente. La situación exigía de los aliados las acciones más resueltas, si de verdad querían participar activamente en la derrota del fascismo. A mí no me informaron de los detalles de las conversaciones mantenidas entre Stalin y Churchill. Tan sólo una vez tuve ocasión de asistir a una comida en honor del Primer Ministro de Gran Bretaña. Sin embargo yo sabía que Churchill no había venido a puntualizar el plan de apertura del segundo frente en Europa: intentaba únicamente justificar la imposibilidad de abrirlo. Pero durante estas conversaciones con Stalin, Churhill le informó de la preparación de un desembarco anglo-norteamericano en Africa.

En septiembre del mismo año, llegó a Moscú el representante personal de F. Roosevelt, Wendell Willkie. Estaba en favor de abrir urgentemente el segundo frente, consideraba necesario "empujar" a los militares y causó entonces una impresión favorable en Moscú.

Semejante posición de Willkie no era del gusto de Churchill. Tampoco gustaba a muchos representantes de los círculos gobernantes a la sazón en los Estados Unidos, más exactamente, a la mayoría aplastante de tales círculos.

W. Churchill logró convencer al Presidente norteamericano, F. Roosevelt, que no arriesgara con la apertura del segundo frente en Europa Occidental, sino que activizara las acciones en Africa, lo que, dicho sea de paso, no aliviaba nada la situación en el frente soviético-alemán.

En definitiva, los EE.UU. e Inglaterra, en lugar de abrir el segundo frente en el verano de 1942, redujeron el número de convoyes cargados enviados a Arjánguelsk y Múrmansk, precisamente cuando más intensamente los necesitaba la URSS.

Se conocía bastante bien que los principales enemigos de la apertura del segundo frente en 1942 eran W. Churchill y el mando militar inglés. Esto, como es lógico, suscitó justa indignación en el Gobierno soviético, en todos los soviéticos. Es de suma elocuencia la correspondencia mantenida entre J. Stalin y W. Churchill en los años 1942-1943, con numerosos mensajes bastante violentos.

Como se sabe, el segundo frente tampoco se abrió en el siguiente año, en 1943. Churchill esperaba el ulterior debilitamiento de la Unión Soviética y Alemania, gracias a lo cual se necesitarían menos esfuerzos para entrar en Francia y quedarían más "triunfos" para las conversaciones posbélicas con el antiguo aliado. Este método no era nuevo para las personalidades políticas británicas.

El segundo frente contra la Alemania hitleriana se abrió tan sólo en junio de 1944. Pero Churchill, acostumbrado a que "le sacaran las castañas del fuego", ni siquiera quería aceptar un riesgo justificado en aras de la URSS, su aliado que tan heroicamente se batía.

El 23 de abril, S. Budionny, designado comandante en jefe de la dirección Cáucaso del Norte[1], y yo volamos a Krasnodar. Aquí, el mariscal Budionny decidió instalar su Estado Mayor. Yo tenía que visitar Novorossiisk, Kerch y, por último, Poti, donde se basaba temporalmente la escuadra de la flota del Mar Negro.

Al día siguiente llegó F. Oktiabrski. La flota del Mar Negro se subordinaba operativamente al comandante en jefe de la dirección Cáucaso del Norte, y el jefe de la flota fue llamado a Krasnodar para que diera el parte. Oktiabrski informó detalladamente a Budionny acerca de la composición de la flota, la defensa de Sebastopol y los transportes a la península de Kerch. La impresión general de la situación en Sebastopol parecía favorable. Manstein, después del asalto de diciembre no emprendía serios intentos de ocupar la ciudad.

El jefe de la flota estaba firmemente seguro de la solidez de las líneas defensivas en torno a Sebastopol. Sólo pidió que no se debilitara el ejército costero ni se distrajeran grandes fuerzas de él para atacar hacia Simferópol.

---

[1] Las direcciones se organizaron por primera vez en julio de 1941. Después, el GCG renunció al sistema. En abril de 1942, las direcciones volvieron a restablecerse de manera parcial y por poco tiempo.

El 27 de abril, después de viajar a Novorossiisk, regresé a Krasnodar y, al día siguiente, Budionny y yo volamos a la península de Kerch.

Cuando cruzábamos el estrecho advertimos varios aviones alemanes. Acababan de bombardear los muelles y el aeródromo de Kerch. Salimos sin demora a la aldea Léninskoie, donde estaba el puesto de mando del Frente. El teniente general D. Kozlov, Comandante en Jefe del Frente, salió a recibir a Budionny. Nada más iniciadas las conversaciones, el representante del GCG, L. Mejlis, tomó la iniciativa en sus manos resueltamente, presentando unas u otras poposiciones. Así era su carácter.

L. Mejlis calificaba de perjudicial todo lo que se hablara acerca de una posible ofensiva de los alemanes y de una retirada forzosa de las tropas soviéticas, e innecesarias las medidas preventivas. Era ingenuo pensar que el enemigo desconocía la ubicación del Estado Mayor del Frente en la aldea de Léninskoie. Más lógico era suponer que el enemigo no bombardeaba Léninskoie a propósito, que lo dejaba para el momento decisivo. Precisamente así, con un bombardeo al puesto de mando, comenzó su ofensiva a Feodosia en enero de 1942. Pero Mejlis aseguraba que los hitlerianos, no sólo desconocían la ubicación del Estado Mayor, sino que podíamos seguir manteniéndolo en secreto en adelante.

Por la tarde regresé a Léninskoie. El mariscal Budionny y el Comandante General del Frente salieron a las primeras líneas. Regresaron tarde. S. Budionny y yo, instalados en la misma habitación, intercambiamos impresiones. Ya habíamos aplazado dos veces el comienzo de la ofensiva, y ahora también le parecían irreales los plazos. La preparación de las tropas, según entendí, no estaba aún terminada.

Yo conocía ya los defectos en la organización de la flota. Por la mañana temprano nos despedimos: yo salí para Kerch y S. Budionny se quedaba un día más. Acordamos encontrarnos de nuevo antes de mi partida a Moscú, al cabo de unos ocho o diez días. Así ocurrió, pero en situación distinta.

El 8 de mayo, estando en Poti dedicado a las cuestiones de la flota del Mar Negro, me dieron una noticia: el enemigo

había pasado a la ofensiva en la península de Kerch. Eso quería decir que se nos habían adelantado.

Volé inmediatamente a Novorossiisk. El hidroavión seguía la línea del litoral listo para amarar junto a la costa en caso de peligro. En Novorossiisk me recibieron con el informe de que "la situación no estaba clara" en la península de Kerch. Me apresuré a Krasnodar.

Por entonces, el Estado Mayor de S. Budionny se encontraba en los locales del Instituto del Tabaco de Krasnodar. El almirante I. Isakov fue designado para el cargo de segundo jefe de la dirección Cáucaso del Norte y miembro del Consejo Militar.

Recuerdo muy bien la última noche (el 29 de abril) que conversé con S. Budionny, recién llegado de las primeras líneas del frente. Me habló de las medidas que creía necesario tomar antes de la ofensiva planeada de los ejércitos soviéticos; me aconsejó que comprobara el estado de los transportes a la península de Kerch.

Los acontecimientos se desarrollaban con extraordinaria rapidez.

El almirante Isakov me informó de la nueva situación en la península de Kerch. Para liquidar la cabeza de puente ocupada por las tropas soviéticas, el enemigo había lanzado parte de las fuerzas del 11 ejército del general alemán Manstein. Las tropas soviéticas del Frente de Crimea comenzaron a retirarse. En el mapa terrestre de escala grande que estaba sobre la mesa del gabinete de Isakov, las líneas azules y rojas se desplazaban hacia Kerch. La situación de Sebastopol seguía siendo la misma: estaba dispuesto a la lucha cualquiera que fuera la correlación de fuerzas. Era evidente que si el enemigo lograba liquidar la cabeza de puente de Kerch volvería sus fuerzas contra Sebastopol. Sin embargo, la esperanza de detener al ejército alemán, aunque fuera junto a Kerch, no se había perdido todavía.

El 11 de mayo, por una orden que recibí de B. Sháposhnikov, volé de Krasnodar a Moscú.

Volamos muy bajo. La línea del frente al norte de Krasnodar no había cambiado en las dos semanas transcurridas desde que abandoné Kerch, pero la actividad de la aviación

enemiga creció. El piloto pegaba con más frecuencia el avión a la tierra para evitar encuentros con los cazas enemigos. Bajo las alas pasaban con rapidez, ora depresiones arenosas ora pequeños matorrales; un verdor claro y fresco cubría la tierra. Llegamos a Stalingrado al anochecer.

Ese día los hitlerianos se hallaban todavía lejos de Stalingrado, en el Donets del Norte. La ciudad trabajaba heroicamente, abasteciendo de tanques y cañones al frente.

El talante de los stalingradenses era animoso. Todos esperaban que el enemigo empezaría a retroceder; quizá despacio, resistiéndose con tenacidad, pero retirándose sin falta. Lo deseaban todos tanto... Ya bastaba con que se hubieran acercado a Moscú y a Leningrado...

Yo estaba todavía en Krasnodar cuando telefoneó J. Stalin y ordenó a Budionny e Isakov que partieran para Kerch, esclarecieran la situación y tomaran las medidas necesarias. Después supe que las indicaciones del GCG de crear líneas de defensa en la barrera Turietski o de organizar la defensa de Kerch como la de Sebastopol no se habían cumplido. El Estado Mayor del Frente se trasladó a la cantera de Adzhimushkái. Allí se trasladaron en lanchas desde Tamán Budionny e Isakov. El general P. Zelenski que les acompañaba me relató después las dificultades con que tropezaron en la travesía: tanto en tierra como en el aire se desarrollaron fuertes combates.

Cuando S. Budionny llegó a Adzhimushkái, D. Kozlov y L. Mejlis y otros venían de la línea avanzada, que pasaba ya junto a la propia Kerch. Se impartió a la flota del Mar Negro la siguiente orden:

"1. Cesar el transporte de cargamentos por mar para el frente de Crimea.

"2. Todas las embarcaciones libres capaces de cruzar el estrecho de Kerch deben ser enviadas inmediatamente a Kerch.

"3. Dar un convoy reforzado de lanchas y dragaminas.

"4. Se nombra al jefe de la base naval de Kerch, contraalmirante A. Frolov, jefe de la travesía.

"5. Comenzar inmediatamente la evacuación de la artillería pesada y los morteros de la Guardia.

"6. Organizar una sólida DAA para todas las travesías y embarcaderos."

El almirante Isakov dispuso enviar a Kerch todos los barcos situados en esta región, cualquiera que fuera el departamento a que perteneciesen.

En aquella compleja situación era difícil calcular todos los transportes realizados, pero por los datos puntualizados después de la guerra se logró evacuar de la península de Kerch hasta ciento veinte mil hombres pertenecientes a las tropas soviéticas que allí se batieron. Tuve la ocasión de estar en el GCG cuando se hacía el resumen de esta evacuación, el 22 ó 23 de mayo. Entonces aún no estaban claras las causas de la retirada, pero ya era totalmente evidente que en la zona de Kerch no contábamos con una defensa profundamente escalonada. Los ejércitos estaban desplegados cada uno en un escalón y no había en la península reservas capaces de acudir rápidamente en su ayuda. Por eso, el enemigo, que asestó el golpe principal a lo largo del litoral, pudo obtener éxito.

Las tropas soviéticas abandonaron Kerch el 19 de mayo. Sus últimas unidades pasaron el estrecho de Kerch desembarcando en la península de Tamán.

Stalin estaba sumamente disgustado por el infeliz desenlace de la lucha en la península de Kerch. El 4 de junio, el GCG redactó una directiva donde se indicaban las causas del fracaso en el frente de Crimea y se hacían las correspondientes conclusiones.

Cuando el enemigo ocupó Kerch supusimos que intentaría inmediatamente cruzar el estrecho de Kerch hacia Tamán. En ese caso no existía ningún peligro especial ante Sebastopol. Considerábamos que si se intentaba un nuevo asalto, los defensores de la ciudad tendrían dificultades, pero resistirían. Ya habían rechazado dos asaltos.

Pero el enemigo no se decidió a seguir el avance hacia Tamán mientras tuviera en su retaguardia a la Sebastopol combatiente.

LENINGRADO ASESTA GOLPES

En los agitados días de 1942, cuando aprovechando la ausencia del segundo frente los fascistas lanzaban nuevas y nuevas fuerzas para la ofensiva en el sur de la URSS, fue la flota del Mar Negro la que experimentó mayores dificultades. Pero también la flota del Báltico, constreñida en un reducido sector entre Kronstadt y Leningrado, continuaba la lucha en difíciles condiciones. El peligro mortal que amenazaba a Leningrado en agosto y septiembre de 1941 determinó que los marinos del Báltico participaran en la defensa de la ciudad de la revolución no sólo en el aire y el mar, sino también por tierra.

Los marinos construyeron numerosas fortificaciones, centenares de grandes puntos de resistencia, para los cuales, y por iniciativa de los navieros leningradenses, se empleaban planchas de blindaje tomadas de las reservas de la fábrica. Sólo en las alturas del Púlkovo se construyeron con urgencia doscientos seis puestos de tiro blindados con excelente acero de buque.

Ya por entonces, los navíos de línea "Marat" y "Oktiábrskaya revoliutsia", los cruceros "Maxim Gorki", "Kírov", "Petropávlovsk" y otras naves se habían incorporado ya al sistema de defensa de Leningrado. En las líneas defensivas que circundaban Leningrado se sumaban rápidamente decenas de baterías de la flota. Los marinos del Báltico instalaron baterías navales de 130 milímetros y cañones desmontados del "Aurora"; crearon la posición fortificada del Neva; las baterías navales situadas junto a los rápidos Ivánovskie tuvieron que pasarse todo el bloqueo en la primera línea de la defensa: tan sólo el Neva las separaba de los fascistas. Cuatro baterías ferroviarias de gran calibre servidas por marinos cerraban los accesos a Leningrado por tierra. Los cazas de la flota y la artillería antiaérea de los buques eran parte integrante de la defensa antiaérea de Leningrado. Por todos los sitios del frente de Leningrado había marinos: en la aviación, en la artillería y en la infantería. En los años 1941-1942, casi la mitad del personal de la flota del Báltico defendía Leningrado en el frente terrestre. La artillería de la flota, con su

largo alcance y su precisión, neutralizaba con habilidad las baterías enemigas que enviaban la muerte a la población pacífica de Leningrado. La lucha de contrabatería duró los novecientos días del bloqueo de Leningrado.

Ya dije que los navíos de línea "Marat" y "Oktiábrskaya revoliutsia" dañados por las bombas y los proyectiles, no podían moverse, pero sus cañones batieron al enemigo durante todo el bloqueo.

En los combates por Leningrado intervinieron también buques no terminados de construir. El crucero "Petropávlovsk", comprado en Alemania poco antes de comenzar la guerra, aún no estaba totalmente artillado. Las autoridades alemanas querían dejar al crucero desarmado, por eso dieron largas a los envíos del armamento y los equipos. Al comenzar la guerra, el buque sólo recibió terminadas las dos torres de artillería, cada una de dos bocas, y un módulo de munición para ellas. Todos los cañones antiaéreos se atascaron en Alemania. El estado de los mecanismos permitía emplear la artillería –las dos torres–, pero el buque no podía salir al mar. Fue remolcado, ya dotado por los especialistas, desde la fábrica hasta el puerto mercante de Leningrado. El armamento de artillería antiaérea instalado era soviético.

En la primera mitad de septiembre, los cañones de las torres del "Petropávlovsk" abrieron fuego por primera vez sobre el enemigo a una distancia de treinta y dos kilómetros. Hechos en Alemania, disparaban contra las unidades de la Wehrmacht. Y cuanto más se acercaban los hitlerianos a Leningrado, con mayor furia rugían los cañones de calibre principal del inacabado "Petropávlovsk".

Cuando los alemanes se acercaron a cuatro kilómetros del buque, tuvo que luchar, no sólo contra la aviación, sino también contra la artillería de campaña. El 17 de septiembre, varios proyectiles pesados cayeron en el "Petropávlovsk"; éste se posó en el fondo y sus cañones callaron.

Pero aquí no terminó el servicio combativo del crucero. Los marinos del Báltico y los navieros, trabajando de noche, ocultamente, a la distancia de un tiro de fusil del enemigo, prepararon el crucero para sacarlo a superficie, y, una vez a flote, lo condujeron fuera del saco del puerto y lo llevaron

a Leningrado. Esta excepcional operación materializó el heroísmo, la pericia y la audacia laboral de los defensores de Leningrado.

Cuando en enero de 1944 comenzó en el área de Leningrado la ofensiva de las tropas soviéticas, los cañones del crucero volvieron a disparar sobre el enemigo. El 15 de enero, los artilleros de "Petropávlovsk" dispararon doscientos cincuenta proyectiles de calibre principal. Diez días más tarde el enemigo había retrocedido tan lejos que ni siquiera los cañones de largo alcance del crucero llegaban a él. Y aunque el buque no salía al mar, los marinos del Báltico combatían heroicamente en el crucero.

Las tropas del Frente de Leningrado, con participación de los marinos, mantuvieron sólidamente en 1942 las líneas de la costa norte del golfo de Finlandia. Desde los primeros días de la guerra, los marinos cubrieron el flanco del 23 ejército soviético. El 20 de septiembre de 1941, el 23 ejército asestó un contragolpe al enemigo para desalojarlo de Bieloóstrov.

En 1941, las unidades soviéticas lograron mantener la cabeza de puente de Oranienbaum gracias a que se construyeron a tiempo las líneas defensivas en la zona de la base de Kronstadt por la costa sur del golfo de Finlandia. Las defendieron, junto al 8° ejército, las brigadas de marinos apoyadas por los poderosos cañones de los fuertes Krásnaya Gorka y Séraya Loshad. La artillería de estos fuertes desempeñó un papel decisivo en el éxito de la operación realizada. Si Oranienbaum hubiera sido ocupado por el enemigo, la flota habría sufrido mayores dificultades, tanto al salir combatiendo desde Tallinn como en la evacuación de los heroicos defensores de la península de Janko. Kronstadt se hubiera encontrado bajo el fuego de los cañones enemigos de todos los calibres y las comunicaciones marítimas con Leningrado se habrían hecho imposibles.

Después, los alemanes sintieron mucho no haber podido tomar esa cabeza de puente. Se lamentaban de no haber logrado "desalojar del continente a las tropas soviéticas, compuestas principalmente por infantería de marina, las cuales, para defender Kronstadt, mantuvieron en la región de Ora-

nienbaum y al oeste una cabeza de puente de 50 kilómetros de anchura y 25 de profundidad". Así escribe Tippelskirch en *Historia de la Segunda Guerra mundial.* También hay otra cosa importante. Precisamente desde esta cabeza de puente las tropas soviéticas, apoyadas por la flota del Báltico, asestaron el primer golpe poderoso sobre la defensa del enemigo en enero de 1944, cuando comenzaron los combates para liberar definitivamente del bloqueo fascista a la ciudad de Lenin.

En 1942, en el Báltico ya no se planteaba la cuestión de si los buques podrían conservarse o habría que volarlos para que no fueran presa del enemigo. Se detuvo a los alemanes junto a Leningrado. Pero la situación de la ciudad y, por tanto, de la flota del Báltico seguía siendo difícil. Los marinos del Báltico se hallaban en constante disposición de combate. Cuanto más se acercaba la primavera, más tenaz era el empeño de la aviación y la artillería alemanas en golpear a los buques soviéticos. Ahora sabemos que la tarea de la 1ª Flota Aérea de Alemania era destruir los buques en Leningrado y Kronstadt. Pero pese a que sólo en abril se efectuaron seis grandes bombardeos masivos y algunos navíos sufrieron daños, los ataques aéreos fascistas resultaron de hecho poco eficaces.

El mando naval hitleriano temía a los submarinos soviéticos. En la zona de Tallinn-Hogland los alemanes embutieron literalmente de minas las aguas del Báltico. A pesar de ello, desde fines de mayo, los submarinos soviéticos comenzaron a penetrar en el Báltico. El enemigo se esforzaba por minar desde el aire los canales de Kronstadt, pero los cazas y los antiaéreos soviéticos no le dejaban hacerlo con precisión (y los aviones fascistas dedicados a ello pasaban de trescientos). Cerca de cuarenta aviones enemigos fueron derribados en estos combates. Las escuadrillas de dragaminas magnéticos despejaron el camino de salida al mar a los submarinos soviéticos.

En las difíciles condiciones del bloqueo, la brigada de submarinos soviéticos pudo preparar sus naves para las acciones combativas en las vías de comunicación de los hitlerianos. Experimentados jefes de submarino condujeron sus embarcaciones entre los numerosos campos minados tras los dra-

gaminas, sobre los cuales pendía casi constantemente la aviación alemana. No fue fácil para los hombres de los submarinos hacer el camino, relativamente corto, desde Kronstadt hasta la isla de Lavansaari, pero todavía más duro ha sido el recorrido desde esta isla hacia el Occidente. La longitud de esta travesía pasaba de doscientas cincuenta millas, y sin embargo, los submarinos del primer escalón salieron a las líneas de comunicación del enemigo. Más de cuarenta días estuvo en el mar el submarino "Sch-406" de Evgueni Osipov y regresó con un buen resultado de combate. Se concedió merecidamente el título de Héroe de la Unión Soviética al jefe del submarino, y a éste, la Orden de la Bandera Roja.

El mando alemán no esperaba la aparición de submarinos soviéticos en alta mar. Evidentemente sobreestimó la eficacia de sus medios antisubmarinos. "¿De quién son los submarinos que hunden a nuestros barcos?" –se preguntaban desconcertados los alemanes, no queriendo creer que se trataba de submarinos soviéticos, lo mismo que en el verano de 1941 no quisieron creer que fueron aviones soviéticos los que bombardearon Berlín. Pero cuando más de treinta transportes alemanes cayeron al fondo del Mar Báltico, el mando alemán tuvo que convencerse de que los submarinos soviéticos actuaban y operaban activamente.

No pueden quedar sin reconocimiento las hazañas de los tripulantes de los submarinos del Báltico, especialmente si se tiene en cuenta hasta qué punto era importante en aquel tiempo para la industria de guerra de Alemania el transporte de mineral de hierro desde Suecia. Cada salida de los submarinos soviéticos era peligro de muerte. No todos regresaban a las bases patrias. El "Sch-317" no llegó a Kronstadt y, junto a la isla Seskar pereció el "Sch-405"...

Ahora, al cabo de muchos años, cuando uno lee documentos alemanes con el sello de "Muy secreto. Sólo para el mando", se convence hasta qué punto se equivocó la élite del tercer Reich cuando confeccionaba el plan "Barbarossa". Se apresuró a enterrar, antes de tiempo, a la flota del Báltico. Y la flota vivía, combatía y no sólo se defendía, sino que, ade-

más, atacaba. También actuaba la aviación de la flota. En 1942, los pilotos del Báltico realizaron cerca de treinta mil vuelos de combate, casi la mitad sobre el mar, en busca de de objetivos "apropiados". En estos vuelos participaban también los pilotos del afamado regimiento de E. Preobrazhenski, los primeros que bombardearon Berlín. Ahora había que volar de seis a ocho horas para llegar desde los aeródromos leningradenses hasta las comunicaciones marítimas del enemigo, descubrir los transportes y atacarlos. Generalmente, los pilotos empleaban torpedos para el ataque. Y no es tan fácil hacer blanco con un torpedo desde un avión.

La lucha de los aviones torpederos soviéticos contra los cargueros enemigos ora se apagaba ora se agudizaba, pero se prolongó hasta los últimos días de la guerra. El periódico *Krásnaya Zviezda* me recordó hace poco un episodio combativo de indudable mérito. Sucedió en abril de 1944. Las tropas soviéticas limpiaban con éxito de fascistas la tierra patria. Muchas ciudades, grandes y pequeñas quedaron libres de ocupantes; pero Tallinn, memorable por los combates desarrollados al comienzo de la guerra, todavía estaba en sus manos. Por mar llegaban a Tallinn constantemente cargamentos y refuerzos para el ejército alemán. El mando soviético supo que en la noche del 5 al 6 de abril había salido de Stettin hacia Tallinn un importante transporte de doce mil toneladas de desplazamiento. El 1er regimiento de aviación de la Guardia recibió la misión de atacarlo y destruirlo. Voló el propio jefe del regimiento con el navegante del regimiento. Ambos eran famosos maestros del torpedeo. En este vuelo también les acompañó el éxito. Localizaron el carguero rápidamente, el piloto le lanzó un torpedo y pasó con su avión rozando los mástiles del barco. Después de una fuerte explosión, el transporte se hundió.

En 1942, las comunicaciones navales soviéticas pasaban por delante mismo del enemigo, y también exigían constante cobertura por parte de la aviación de la flota.

Ya he señalado el enorme peligro de minas que había en el Báltico. Sin un reiterado rastreo previo ni un solo carguero ni barco de guerra podía salir al mar. Había que dragar con especial cuidado la vía entre Leningrado, Kronstadt y Ora-

nienbaum y entre Kronstadt y Lavansaari. Por estos itinerarios, los marinos del Báltico transportaron durante 1942 decenas de miles de personas y no pocos cargamentos. Muchas salidas arriesgadas efectuaron las dotaciones de los dragaminas, estos modestos trabajadores del mar, que actuaban intrépidamente cerca de las costas ocupadas por el enemigo. Dragaban en zona batida por el enemigo.

El 12 de septiembre de 1941 regresé en avión de Leningrado a Moscú. Bajo las alas del avión, por las aguas del lago Ládoga y el canal, se percibían barcazas, lanchas y pequeños barcos. Por allí debían estar los buques de combate de la flotilla de guerra del Ládoga.

Esta flotilla, disuelta al firmarse el tratado de paz con Finlandia en 1940, se volvió a formar con urgencia en 1941, después de que Finlandia entrara en la guerra al lado de los agresores alemanes. La flotilla se formó con los buques y lanchas del destacamento de instrucción, el destacamento de guardafronteras de Ládoga y los barcos de la flota civil movilizados. Los marinos del Báltico cedieron a la flotilla patrulleros, dragaminas, lanchas blindadas y lanchas de "caza naval". Ahora, cuando Leningrado estaba cercado, las misiones de la flotilla se complicaron considerablemente.

El 30 de agosto, el Comité Estatal de Defensa ordenó ya al Consejo Militar del Frente de Leningrado que tomara medidas para hacer llegar a la ciudad todo lo necesario, en primer lugar víveres. Después de lanzar centenares de bombas incendiarias, los fascistas prendieron fuego a los célebres depósitos Badáevskie, tras la entrada Niévskaya, donde se guardaban considerables reservas de productos para la población de la urbe con más de tres millones de habitantes. Varios días se elevó al cielo, en el lugar del incendio, un espeso humo iluminado de noche por rojas llamas. A comienzos de septiembre, Leningrado tenía en total reservas de harina para quince días. Gasolina de aviación quedaba sólo para diez días, y de automóviles, aún menos, para unos siete días. El único camino por el que ahora podía suministrarse a la ciudad sitiada pasaba por el lago Ládoga.

El Consejo Militar del Frente encargó a la flotilla de Ládoga y la empresa naviera fluvial Noroccidental todos los transportes desde Nóvaya Ládoga y Voljovstrói hasta Leningrado y de regreso. Las embarcaciones fluviales –barcazas y remolcadores– tuvieron que navegar por el tormentoso lago otoñal. En la orilla occidental no había sitio alguno especialmente equipado para la descarga, y en la bahía Osinoviets hubo que construir urgentemente un puerto. El 12 de septiembre llegaron a la orilla de la bahía, donde los desembarcaderos aun no estaban acondicionados, las dos primeras barcazas, cada una de ellas con el valioso cargamento de ochocientas toneladas de cereales.

Este único camino hacia el bloqueado Leningrado recibió el nombre de Camino de la Vida.

En la literatura soviética, el Camino de la Vida se identifica a veces con el itinerario sobre el hielo. Se explica esto por el hecho de que los transportes estivales de la flotilla militar de Ládoga y la empresa naviera fluvial Noroccidental se consideraban ordinarios, aunque difíciles. Otra cosa distinta era el itinerario de hielo. En tiempos de paz nadie se podía imaginar que por el hielo de Ládoga se organizaría un tráfico regular de columnas enteras de camiones, acompañado de dificultades inverosímiles.

¿Pero dónde y a quién le fueron fáciles los años de guerra en el Ládoga? La ruta sobre el hielo y las comunicaciones por las aguas, las dos cosas juntas constituían el Camino de la Vida para Leningrado. Las dotaciones de los buques de combate de la flotilla de Ládoga y los barcos fluviales llevaban con el mismo riesgo y valor por esta vía unidades militares y víveres para Leningrado. Tan sólo del 12 de septiembre al 1 de diciembre de 1941 transportaron a través del Ládoga cuarenta mil hombres y más de sesenta mil toneladas de cargamentos.

Los fascistas, que comprendían la enorme importancia del Camino de la Vida, bombardeaban ferozmente los barcos de guerra y de transporte así como los puertos de carga y descarga. La lancha cañonera "Olekma", el dragaminas "TSch-122" y el barco de salvamento "Vodolaz" perecieron defendiendo heroicamente las comunicaciones por el lago Ládoga.

El GCG y el EMG de la URSS fijaron su atención más de una vez en aquella parte del lago por donde transitaban, hacia un puerto aún no acondicionado, en Osinovets, barcos fluviales y barcazas cargados de productos y municiones y custodiados por buques de la flotilla de guerra. En sus conversaciones conmigo, B. Shápshnikov exigía aumentar los transportes y disminuir las bajas. "¿Comprende usted lo que esto significa?" –me transmitió una vez las palabras de J. Stalin. Esto ocurrió en octubre de 1941.

En aquel duro otoño, la flotilla de Ládoga no se dedicó sólo al traslado de tropas y cargamentos a Leningrado. En los meses de octubre y noviembre se complicó la situación en el Frente de Vóljov. Cayó la ciudad de Tijvin. Voljovstrói quedó amenazada. Por decisión del GCG se enviaron urgentemente desde Leningrado al Frente de Vóljov, a través de Ládoga, dos divisiones de infantería y una brigada de infantería naval. Tuvieron que entrar en combate sobre la marcha. Voljovstrói se salvó.

A finales de noviembre, los hielos flotantes dificultaban el tráfico por el lago, pero los combatientes del Ládoga cumplían heroicamente su servicio. Hasta el 29 de noviembre, algunos barcos continuaron abriéndose paso tenazmente hacia Osinovets, aunque ya el 22 de noviembre habían comenzado a utilizarse la ruta sobre el hielo.

En cuanto apareció el primer hielo, los marinos-hidrógrafos, junto con los combatientes del regimiento de ingenieros camineros, tendieron la ruta por el lago. Poco después por ella pasaban trineos cargados de pan. Pero no podía esperarse a que el hielo se hiciera plenamente fiable. Leningrado vivía, combatía y trabajaba atenazado por el bloqueo. Su población padecía hambre. Por eso, el 22 de noviembre sobre este camino comenzaron a trepidar los motores de los primeres camiones con víveres. Estos transportados con enorme riesgo, salvaron la vida de miles de leningradenses.

Durante el crudo invierno, los marinos de Ládoga se preparaban para la navegación de 1942. Construían puertos, montaban barcazas de compartimentos metálicos y construían las de madera.

La navegación de 1942 se inició a finales de mayo y cesó sólo a comienzos de enero de 1943. El Camino de la Vida por el lago Ládoga funcionó hasta que se rompió el bloqueo de Leningrado. Por él se transportaron en ambas direcciones cerca de dos millones de personas; de ellos, más de un millón, por agua. Los cargueros de Ládoga llevaron un millón seiscientos noventa mil toneladas de cargamentos.

La aviación enemiga bombardeaba día y noche este camino cumpliendo la orden personal de Hitler. Tan sólo en el verano de 1942, los fascistas lanzaron aquí seis mil cuatrocientas bombas; pero esto no hizo vacilar la firmeza y el heroísmo de los trabajadores y los combatientes de Ládoga.

En su lucha por las líneas de comunicación en el Ládoga, los alemanes y finlandeses intentaron un desembarco en la isla Sujo, que cubría la parte oriental de la ruta. Al amanecer del 22 de octubre, más de veinte buques de guerra armados de cañones y ametralladoras de gran calibre, protegidos por quince aviones, fueron descubiertos en los accesos a nuestras orillas. Las medidas tomadas por el mando de la flotilla de Ládoga y la flota del Báltico fueron rápidas y enérgicas. No había pasado una hora cuando los aviones soviéticos asestaron un golpe sobre las fuerzas enemigas que se habían acercado ya a la isla y comenzado el desembarco. Los buques de la flotilla de Ládoga entraron audazmente en combate sin importarles la superioridad numérica del enemigo. La artillería de costa de la isla de Sujo, que soportó el peso fundamental del desembarco enemigo, realizó fuego certero sobre éste.

Dicha operación enemiga, aparentemente pequeña, despertó justificada inquietud en el GCG. Cuando llegué al Kremlin para informar ya habían recibido los partes de Leningrado. La cuestión se complicaba por el hecho de que el Frente de Leningrado no podía por entonces ayudar con grandes fuerzas a los defensores de la isla. Al desembarco enemigo sólo podían aniquilarlo unidades de la flota y la aviación. Poco después recibí un parte del Consejo Militar de la flota del Báltico informando del rechazo exitoso del desembarco enemigo; el 22 de octubre por la noche comuniqué al GCG: "El desembarco ha sido derrotado."

Después del combate junto a la isla de Sujo, la flotilla soviética empezó a dominar plenamente en el lago Ládoga y garantizó el tránsito ininterrumpido por el Camino de la Vida. Roto ya el bloqueo de Leningrado, los marinos del lago Ládoga siguieron combatiendo heroicamente. En junio-julio de 1944, cuando las tropas soviéticas pasaron a la ofensiva en el istmo de Carelia y en Carelia misma, los buques de la flotilla de Ládoga hicieron un desembarco en la retaguardia del ejército finlandés, en la desembocadura del río Tuloxa y apoyaron con el fuego de sus cañones a las unidades atacantes. Trasladaron las tropas a través del río Svir y del lago Ládoga.

Por el valor y heroísmo que demostraron sus marinos, la flotilla del lago Ládoga recibió en julio de 1944 la Orden de la Bandera Roja.

Sí, los marinos del Ládoga se hicieron merecedores de esta alta valoración del Gobierno soviético.

La difícil situación en los accesos a Leningrado y el avance de las unidades enemigas desde territorio finlandés nos obligó, ya en la primera mitad de agosto de 1941, comenzar a formar la flotilla de Onega. A propuesta de los marinos, el 7 de agosto de 1941, el mando supremo de la dirección Noroccidental tomó la decisión de formar la flotilla de Onega en previsión de las operaciones en dicho lago.

Para comenzar, cinco remolcadores fueron reequipados como lanchas cañoneras, instalando en ellas pequeños cañones. A mediados de septiembre se incorporaron ya como buque de combate. El 1 de septiembre, el personal de la flotilla constaba sólo de unos quinientos hombres.

La flotilla tenía que cooperar con los ejércitos 7° y 32. Las unidades terrestres necesitaban cobertura desde el lago Onega, por ello, en octubre se enviaron a la flotilla con urgencia cuatro lanchas blindadas, se artillaron varios draginas. Sin embargo, la formación de la capa de hielo detuvo por algún tiempo la actividad de la flotilla.

En abril de 1942, por orden del Comisario del Pueblo de la Marina de Guerra se formó en el lago Onega un des-

tacamento de buques del Onega, más poderoso que la flotilla, subordinado directamente al Comisariado del Pueblo de la Marina. Se componía de una escuadrilla de lanchas cañoneras (siete unidades), una escuadrilla de lanchas blindadas (ocho unidades), una escuadrilla de lanchas dragaminas (cinco unidades), cuatro patrulleros y diversos buques auxiliares. En el verano de 1942, el lago Onega contaba ya en total con cerca de treinta buques.

Para que las acciones del destacamento fueran más exitosas se incluyó en su formación una batería flotante de 76 milímetros y el 31 batallón independiente de infantería de marina. Los efectivos del destacamento crecieron hasta dos mil hombres.

Al terminar el año 1942, el destacamento se reorganizó como flotilla de guerra del Onega.

Las lanchas blindadas y las cañoneras de la flotilla eran las que actuaban con especial actividad y eficiencia, apoyando a unas u otras divisiones soviéticas que se batían en las zonas costeras. Más de una vez aseguraron con su fuego el éxito de las operaciones de las unidades terrestres.

EL INVICTO SEBASTOPOL

El mando alemán se esforzaba por ocupar lo antes posible Sebastopol, costara lo que costara. En primer lugar, la ciudad amenazaba los flancos del grupo "Sur" de ejércitos alemanes. En segundo lugar, los hitlerianos procuraban por todos los medios liberar el ejército de Manstein para, después del descanso y completamiento de la plantilla, emplearlo en otra dirección. En el verano de 1942 confiaban lograr un viraje a su favor en el curso de la guerra. Por ello comenzaron a llevar grandes fuerzas hacia Sebastopol incluso antes de terminar los combates por Kerch.

Los combates por Sebastopol en junio de 1942 asombran por su tenacidad y encarnizamiento. A la enorme superioridad del enemigo en fuerzas y medios técnicos, al empeño de Manstein por cumplir a cualquier precio la orden de Hitler, que por anticipado le había regalado el antiguo palacio

de Vorontsov, en Alupka, se contrapuso el heroísmo masivo, la fidelidad abnegada a su patria de los marinos de la flota del Mar Negro y los combatientes del ejército costero. Casi un mes duraron los combates incesantes y encarnizados por la ciudad. Esto influyó sobre toda la ofensiva de primavera y verano del ejército alemán. El enemigo no esperaba una resistencia tan tenaz.

El tercer asalto a Sebastopol comenzó el 7 de junio de 1942, aunque, de hecho, la lucha por la ciudad no había cesado desde noviembre de 1941. Los combates en tierra y en el aire eran continuos, la defensa de la ciudad se perfeccionaba; se reponían, aunque no completamente, las reservas de víveres y municiones. Después del asalto de diciembre y, especialmente después de que el enemigo volvió a tomar Feodosia, se hacía cada vez más difícil suministrar a Sebastopol. En la preparación de una gran ofensiva a Crimea, el mando alemán empleaba extensivamente la aviación y las lanchas torpederas para cortar las comunicaciones del ejército soviético, particularmente las que iban al frente. El mando de la flota del Mar Negro no tenía posibilidades para asegurar desde el aire la cobertura de los transportes lentos, por lo cual tenía que valerse de buques de combate, submarinos y aviones para el transporte de hombres y cargamentos.

Las cuestiones del abastecimiento de todo lo necesario a Sebastopol para rechazar la presión del enemigo ocupaba el centro de la atención del Consejo Militar de la flota. La ciudad no estaba bloqueada por mar en el completo sentido de la palabra, pero el dominio aéreo de los alemanes hacía más arriesgado y peligroso cada nuevo raid a la fortaleza cercada. Hubo que renunciar a los transportes y encomendar esta misión a los buques de combate. Todo el peso del transporte recayó sobre los buques de la escuadra. Desde febrero hasta junio hicieron noventa y dos raids. Tuvieron que incorporarse también los submarinos. Veintisiete de ellos realizaron en mayo-junio de 1942 ochenta viajes para hacer llegar los cargamentos y recoger a los heridos.

Al Mando Supremo le preocupaba en extremo el transporte a Sebastopol. La pérdida de buques o la demora en la

llegada de los cargamentos provocaban justo reproche por parte del GCG y el EMG. B. Sháposhnikov me invitó más de una vez a que le informara acerca de la organización y el aseguramiento de las naves de transporte.

En Sebastopol se pensaba un posible nuevo asalto y se preparaban para él. La alarma por la suerte de la ciudad se incrementó después de que los hitlerianos comenzaron el avance hacia Kerch.

Con vistas al asalto a la ciudad-fortaleza, el enemigo concentró en torno a Sebastopol más de doscientos mil soldados y oficiales, seiscientos setenta cañones de calibre desde 75 hasta 420 milímetros, seiscientos cincuenta y cinco cañones antitanques, setecientos veinte morteros, cuatrocientos cincuenta tanques y seiscientos aviones.

Los efectivos de las tropas soviéticas de la zona de defensa de Sebastopol se acercaban a los ciento siete mil hombres; de ellos, ochenta y dos mil en las unidades de combate. El armamento de estas fuerzas era de seiscientos seis cañones de diversos calibres, cerca de dos mil morteros, treinta y ocho tanques y ciento nueve aviones.

La correlación de fuerzas estaba claramente a favor del enemigo.

No hay que olvidar que el enemigo disponía de grandes posibilidades para el abastecimiento y completamiento de sus tropas. Contaba con comunicaciones terrestres seguras, mientras nosotros sólo podíamos valernos, para el transporte y la evacuación, de la vía marítima, siempre bajo los golpes de la aviación enemiga.

Para el bloqueo marítimo de Sebastopol el mando alemán creó un grupo especial compuesto de lanchas torpederas y aviones. En mayo comenzaron a minar la rada interior de Sebastopol. Todos los aeródromos de Sebastopol estaban bajo el fuego constante de la artillería enemiga, los bombardeaba también la aviación. Los defensores de Sebastopol no tenían suficientes armas y municiones. Estando durante los meses de abril y mayo de 1942 en el Sur envié al GCG el siguiente telegrama: "En las bases de la flota del Mar Negro hay hasta 5.000 excelentes combatientes que pueden ser empleados en la defensa de Sebastopol, pero que care-

cen de armas. Pido encarecidamente que les asignen con urgencia 5.000 fusiles." Pero el problema de las armas era peliagudo. En los días del asalto no se lograba cubrir el consumo diario de proyectiles, minas y cartuchos. En otras palabras, las reservas de la guarnición de la ciudad-fortaleza se esfumaban.

Sebastopol en torno al cual se iba cerrando cada vez más el cerco, ya no podía seguir confiando en un apoyo regular de buques grandes. El Consejo Militar de la Flota pedía ayuda con insistencia, pero ni el Mando Supremo de la Dirección ni el GCG podían por entonces brindarla en la medida en que se precisaba. La flota estaba lista para recibir a una centena de aviones de caza incluso en los pocos aeródromos de que disponía la región de Sebastopol y a transportar tanques incluso en el navío de línea, si se los entregaban en Poti o en Tuapsé. Sin embargo, después de perder Kerch, todas las fuerzas y los medios eran excepcionalmente necesarios en otro lugar: el enemigo se preparaba para atacar hacia el Volga y el Cáucaso.

Cada día era más difícil llegar por mar o por aire a la ciudad sitiada. En la primera mitad de junio, la flota perdió los transportes "Gruzia", "Abjazia" y "Bielostok". Pereció el buque-tanque "Grómov". A finales de mes sólo los submarinos podían suministrar a Sebastopol. ¿Pero acaso podían llevar ellos mucha carga?

El enemigo bloqueaba con su aviación los accesos a la ciudad incluso por mar. En las demás zonas del Mar Negro, la superioridad estaba del lado de las tropas soviéticas. Esto permitió no sólo prevenir cualquier posible desembarco en la retaguardia de las tropas soviéticas en algún lugar de la costa caucásica, sino también frustrar la ofensiva al Cáucaso a través del estrecho de Kerch. En resumen, los alemanes perdieron tres meses, sin poder "saltar", como se proponían, al otro lado de la cordillera del Cáucaso. Y todo esto cuando la flota soviética sólo podía valerse de las incómodas bases de la costa del Cáucaso. En Poti había una bahía muy pequeña y la rada de Batumi no estaba defendida contra las olas.

El peligro que se acercaba a la flota por tierra determinó el carácter de sus operaciones tanto en la orilla como en

el mar y el aire. En cambio, la cooperación con el ejército, condición indispensable ya desde los tiempos de la defensa de Odesa, se transformó en Sebastopol en la principal condición para la solidez de la defensa. Esto hay que saberlo y recordarlo.

El comandante general del ejército costero, I. Petrov, pasó casi toda la guerra junto con la flota. En junio de 1942, Petrov y su jefe del E. M. N. Krilov tenían ya sobre sus espaldas una rica experiencia de lucha contra el enemigo: en la heroica defensa de Odesa y los críticos días de Crimea y Sebastopol en noviembre y diciembre de 1941. Los marinos se convencieron de que sin fuerzas terrestres no puede defenderse una base por tierra, y los combatientes del ejército costero comprendieron que con el apoyo de los buques y las baterías costeras podrían defender Sebastopol todavía por largo tiempo.

En Moscú seguían con atención la defensa de Sebastopol. Después de que las tropas soviéticas abandonaron la península de Kerch, la situación de la ciudad-fortaleza se complicó extraordinariamente. Di la orden de que me informaran inmediatamente de los telegramas que se recibieran de Sebastopol. Muchos de ellos iban dirigidos al GCG, pero incluso los que se dirigían a nosotros, al Comisariado de la Marina de Guerra, se enviaban inmediatamente al EMG para el parte al Jefe Supremo.

Sebastopol se erguía como roca de granito en el camino de los alemanes. Los generales hitlerianos ya habían concentrado sus divisiones y ejércitos para la ofensiva sobre el Cáucaso contando apoderarse por la retaguardia de Novorossiisk y Tuapsé.

Pero Sebastopol seguía atrayéndose la atención del Mando Supremo alemán.

En junio de 1942, la lucha por la ciudad-fortaleza se hacía cada vez más encarnizada. Yo esperaba cada día la pregunta del Jefe Supremo: "¿Cómo está Sebastopol?" Con el deseo de recibir información de primera fuente me ordenaba que le reportara por teléfono. Por entonces, B. Sháposhnikov ya estaba muy enfermo y las funciones de jefe del EMG pasaron a manos de A. Vasilievski.

Después de los reveses de las tropas soviéticas en Kerch, mis informes acerca de la heroica lucha de los defensores de Sebastopol despertaban en J. Stalin, como pude apreciar, un cálido sentimiento. Creo que fue Churchill quien dijo que el que está en el poder no tiene idea de lo "endemoniadamente difícil que puede ser la situación de los sencillos seres comunes". Pero la dura situación de los hombres de Sebastopol en junio la comprendíamos bien todos nosotros.

El 12 de junio, el Jefe Supremo les envió el siguiente telegrama:

"Al Vicealmirante Oktiabrski, al general mayor Petrov.

"Saludo calurosamente a los intrépidos defensores de Sebastopol: soldados, marineros, jefes y comisarios, que se baten valerosamente por cada pulgada de tierra soviética y asestan golpes a los ocupantes alemanes y sus lacayos rumanos.

"La abnegada lucha de los hombres de Sebastopol es un ejemplo de heroísmo para el Ejército Rojo y el pueblo soviético.

"Estoy convencido de que los gloriosos defensores de Sebastopol cumplirán con dignidad y honor su deber ante la Patria. Stalin."

Por entonces, no sólo en el país soviético observaban el curso de los combates por Sebastopol. Muchos comprendían que cada día de su heroica resistencia hacía una valiosa aportación a la lucha común contra el fascismo. El periódico *Pravda* del 15 de junio de 1942 escribía: "Todo el pueblo soviético, los pueblos de los países amantes de la libertad observan hoy suspensos de emoción la encarnizada batalla que desarrolla la guarnición de Sebastopol rechazando los furiosos ataques del enemigo." A mediados de junio, los ataques de los alemanes eran realmente furiosos. En el mapa, Sebastopol era un punto; pero, ¡cuánto odio al enemigo estaba concentrado en este "punto", qué tenacidad y heroísmo mostraban sus defensores!

Sin proponerme describir con detalle la lucha por Sebastopol en junio de 1942, intentaré, sin embargo, seguir el curso de ésta a base de impresiones, de documentos y de recuerdos de los mismos protagonistas y dar una idea del

heroísmo realmente masivo que distinguió a la defensa de Sebastopol, especialmente durante la última etapa.

La ofensiva contra Sebastopol comenzó con una poderosa preparación artillera y aérea que duró cinco días. En estas jornadas, la artillería enemiga lanzó más de trece mil proyectiles y la aviación descargó cerca de cuarenta y ocho mil bombas.

El 7 de junio, la infantería alemana pasó a la ofensiva bajo la cobertura del fuego artillero y la aviación y acompañada de tanques. Ni el 7 ni el 8 de junio el enemigo logró ningún resultado sustancial. En el parte alemán se informaba: "La ofensiva choca con un sistema de posiciones planificadamente acondicionado, fuertemente minado y defendido con tenacidad bolchevique. Un incesante fuego mortífero de la artillería del enemigo se lanza sobre todas las posiciones alemanas. Los primeros días de combate ya demuestran que la ofensiva no puede seguir bajo este fuego infernal de artillería."

Sí, "bajo el fuego infernal de la artillería" de las baterías soviéticas, los fascistas realmente no podían atacar como hubieran querido.

Calculaban acercarse a la ciudad el primer día del asalto, pero los puntos de fuego, supuestamente aniquilados por los alemanes, resucitaban por arte de magia. No ayudaron ni los ataques síquicos de los hitlerianos que marchaban erguidos.

Los rechazaron por todo el frente. Más de tres mil cadáveres enemigos y decenas de tanques quedaron en el campo de batalla.

Los fascistas intentaban romper nuestras líneas de defensa, pero los combatientes soviéticos se batían hasta el último. Y si en algún sitio el enemigo lograba ocupar un trozo de tierra, los combatientes soviéticos se lo volvían a quitar con enfurecidos contraataques. El apeadero Mekénzievi Gory pasó varias veces de unas manos a otras. Bajo una lluvia de bombas y proyectiles, los soldados y marineros soviéticos restablecían las fortificaciones destruidas y construían otras nuevas. Guardaban las municiones y las armas en las rocas.

El enemigo sufrió enormes bajas. Tampoco fueron pequeñas entre los defensores de Sebastopol. El 9 de junio sufrió serios desperfectos la batería costera N° 30, famosa por la precisión de su fuego. El 10 de junio fueron hundidos el destructor "Svobodni" y el transporte sanitario "Abjazia".

Las bajas de la flota crecían, pero pese a todo, los buques continuaban batiéndose por Sebastopol.

Los combates más encarnizados se produjeron en la parte Norte, donde el enemigo atacaba con especial furia para poder empezar a hacer fuego sobre la ciudad desde la bahía del Norte. El 17 de junio, los defensores de Sebastopol perdieron en combate muchos hombres y material bélico. Al día siguiente, los hitlerianos consiguieron bloquear la batería 30, que después siguió combatiendo desde el cerco. El personal de la batería decidió perecer pero no entregarse.

Los combates eran cada vez más duros.

"La 95 división de infantería ha quedado casi toda destruida; en algunos regimientos quedaron vivos unos cien combatientes; en otros, aún menos. Las fortificaciones del Norte las defiende una compañía especial del batallón de zapadores de la defensa costera de la base principal... La artillería móvil de la 95 división de infantería y las baterías antiaéreas de la DAA, que aún conservaban los defensores de la parte Norte, se han trasladado al embarcadero Inzheniérnaya y al revellín Mijáilov, pero... no queda ni un solo proyectil, ni de dónde sacarlo" – se decía en el parte operativo del 20 de junio.

Cuando los combates por la parte Norte alcanzaron su punto álgido se enviaron allí, como refuerzo, a los marinos de los buques de vigilancia de la rada: estaba claro que si el enemigo ocupaba la parte Norte y salía hasta la orilla de la bahía ya no tendría sentido ni sería posible vigilar la rada.

Se desplegaron los combates por el famoso revellín Konstantínovski. Los buques que entraban al puerto o salían de él pasaban siempre junto a este viejo fuerte.

La situación de Sebastopol se hizo crítica.

Aquí la lucha era a muerte. Los alemanes atacaban por todos los lados. A la espalda de los combatientes soviéticos

estaban el mar y centenares de millas hasta las costas del Cáucaso.

En su propósito de privar a los hombres de Sebastopol de todo apoyo exterior, destruir todos los accesos a él por mar y por aire, los alemanes lanzaron al combate nuevas grandes unidades de aviación.

Cuando la situación se hizo sumamente crítica, el líder "Tashkent" llevó refuerzos: trasladó a Sebastopol a la 142 brigada de infantería (mil doscientos sesenta y cuatro hombres) y algo de munición. Este fue el último viaje de un buque grande de superficie a Sebastopol. El líder se detuvo sólo algunas horas en la bahía, donde se batía con artillería casi cada metro de la superficie acuática. En este tiempo el "Tashkent" pudo descargar y tomar a bordo dos mil trescientos mujeres, niños y heridos.

Si esa cantidad de gente que "Tashkent" tomó a bordo hubiera estado sana, aun y todo sería asombroso que pudieran instalarse. Pero además de personas, el líder se llevó también el célebre panorama "La defensa de Sebastopol", salvado del fuego por los marineros.

En la tarde del 27 de junio, el "Tashkent" llegó bien a Novorossiisk. Pero fue el último raid del barco. Poco después fue hundido por la aviación alemana en la bahía de esta ciudad.

Al referirme a la hazaña de "Tashkent" no puedo dejar de recordar a las tripulaciones de los destructores "Bditelni" y "Bezuprechni". Ambas actuaron ya heroicamente en la defensa de Odesa. Las penetraciónes de ambos destructores hasta el Sebastopol cercado merece los mayores elogios.

Las tareas que le tocó cumplir a "Bezuprechni" fueron especialmente difíciles. Su jefe, Piotr Buriak tenía un valor excepcional. Creía en su buena estrella en la guerra y tuvo realmente suerte hasta cierto momento. Cinco veces se abrió camino "Bezuprechni" a través del cerco en llamas hasta Sebastopol, quedando siempre intacto.

Después, a fines de junio de 1942 se designó una nueva travesía a Sebastopol. Esta vez el destructor ya no regresó. Pereció cuando faltaban unas decenas de millas para llegar al objetivo. El "Tashkent", que iba a su lado, intentó ayudar

a los marinos que cayeron al agua, pero éstos, sabiendo que llevaba refuerzos para la ciudad-fortaleza, se negaron en redondo a recibir esa ayuda.

Ese día, junto a Piotr Buriak, pereció también su hijo, de dieciséis años, que navegaba en el destructor en calidad de grumete. . .

No sólo es inescrutable el futuro de los hombres, sino también el de los buques. El submarino "M-32", comandado por el teniente capitán de navío N. Koltipin, tras llevar a Sebastopol, en la mañana del 23 de junio, minas para los morteros, cartuchos y gasolina, se vio obligado a sumergirse para no perecer bajo el fuego del enemigo. El jefe decidió no emerger hasta que la noche cubriera la bahía. Pero ya en el viaje a Sebastopol, el submarino fue saturado de vapor de gasolina y de día, en el puesto central se produjo una explosión. Varios marinos recibieron quemaduras y heridas. Era difícil respirar. Pero repito que no era posible subir a la superficie antes de que llegara la noche. La gente comenzó a perder el sentido. Al cabo de algunas horas no quedaba consciente más que el teniente capitán Koltipin y el cabo principal Pustovóitenko. Cerca de las 17 horas, el teniente capitán cayó en un medio vahído o medio sueño; cierto que tuvo tiempo de ordenar al cabo principal que le despertara a las 21. Pustovóitenko, que se había mantenido con trabajo hasta esa hora, intentó despertar al jefe, pero este permanecía inmóvil. De esta forma, en todo el submarino no quedó en pie más que el cabo principal para poder hacer algo. . . Hubiera bastado que Pustovóitenko relajase su voluntad por un minuto y se adormilara para que se perdiera toda posibilidad de salvamento de cuantos se hallaban en el submarino.

Comprendiendo esto, el cabo principal comenzó a llenar de aire las cisternas y el submarino subió a la superficie. En primer lugar quiso sacar al aire al jefe y volverle en sí. Pero en cuanto abrió la escotilla perdió el sentido. El submarino, sin dirección alguna, fue arrastrado hacia la orilla rocosa. Parecía que todo estaba perdido. . . Sin embargo,

Pustovóitenko volvió en sí. Sacó al jefe a la superficie. También el teniente capitán recobró el sentido. El aire fresco devolvió la conciencia a otros miembros de la tripulación. Y aunque el submarino estaba ya en las rocas, el personal, a costa de increíbles esfuerzos, logró sacarlo de allí. El submarino "M-32" volvió a Novorossiisk el 25 de junio.

En los últimos días de junio, la situación en Sebastopol empeoró bruscamente. Por entonces, el jefe de la zona de defensa F. Oktiabrski, junto con el miembro del Consejo Militar N. Kulakov, telegrafiaron: "Moscú – Kuznetsov; Krasnodar – Budionny, Isákov. El enemigo ha penetrado por la parte Norte en la Korabélnaya. Las operaciones han tomado carácter de combates de calles. Las tropas supervivientes están muy cansadas, aunque la mayoría sigue batiéndose heroicamente.

"El enemigo ha aumentado fuertemente la presión de la aviación y los tanques. Considerando que ha disminuido seriamente la potencia de fuego, creemos poder mantenernos 2 ó 3 días como máximo. . ."

Me informaron de este telegrama cerca de las 14 horas del 30 de junio. Aunque la zona de defensa de Sebastopol se subordinaba operativamente al mariscal Budionny, yo comprendía que mi obligación era ante todo dar una respuesta oportuna. Al mando del ejército en Krasnodar todavía le dolía la reciente pérdida de la península de Kerch. Por la experiencia de la evacuación de Tallinn, yo suponía que el mariscal no tomaría decisión por su cuenta sin consultar con el GCG. Pero ya no quedaba tiempo para consultar y coordinar. Por la situación estaba claro: había que abandonar Sebastopol. Después de hablar por teléfono con Stalin, a las 16 horas 40 minutos envié al Consejo Militar de la Flota del Mar Negro un telegrama comunicando que la evacuación estaba autorizada.

De esta manera, el 30 de junio, el GCG tomó la decisión de abandonar la ciudad.

En la noche del 30 de junio al 1 de julio, el Consejo Militar de la Flota del Mar Negro salió en avión hacia Novorossiisk. Pero sería incorrecto terminar así el relato de la defensa heroica de Sebastopol, sin rendir homenaje

a quienes opusieron una valerosa resistencia al enemigo durante diez días más.

En los años de la guerra no siempre se lograba establecer de golpe el cuadro completo de la lucha por las ciudades soviéticas. Con frecuencia, los combates continuaban todavía muchos días después de comunicarse oficialmente que se había dejado la ciudad. Así ocurrió en Libava, y así sucedió en Sebastopol. Sólo con el tiempo fueron conociéndose los heroicos hechos de pequeñas unidades y grupos.

Abandonamos Sebastopol. Pero el significado de su defensa fue de un valor incalculable. No se trataba simplemente de la tenaz defensa de una ciudad, sino de toda una epopeya, que ejerció enorme influencia en todo el curso de la guerra y desempeñó un papel excepcional en el rechazo de la ofensiva del grupo "Sur" de ejércitos alemanes.

La lucha de los defensores de Sebastopol prestó una ayuda enorme al frente Sur de las tropas soviéticas situado a centenares de kilómetros de dicha ciudad. No era casual que hablaran tanto de ella, lo mismo nuestros amigos que nuestros enemigos. Los fascistas necesitaban Sebastopol ya en octubre - noviembre de 1941, en cambio sólo pudieron ocuparlo, al precio de enormes pérdidas, en julio de 1942.

La historia de las guerras conoce no pocos casos de tenaz defensa de ciudades y bases navales del litoral, pero es difícil hallar algo que se iguale a la defensa de Sebastopol. ¿Dónde y cuándo han defendido con tal estoicismo, abnegación, el ejército, la flota y la aviación en unidad indestructible, durante tanto tiempo, una ciudad cercada por el enemigo? ¿Dónde y cuándo los sitiados estuvieron tan resueltos y decididos a mantenerse hasta la última posibilidad? La hazaña de Sebastopol quizá pueda compararse con la de Leningrado.

EN LAS RUTAS MARITIMAS DEL NORTE

En 1942, la guerra en el Círculo Polar se convirtió en guerra de posiciones. Sin embargo, el GCG del Alto Mando Supremo encargó a la flota la defensa de la base principal de la flota del Norte y del golfo de Kola.

A finales de julio se creó la zona de defensa del Norte. Su creación influyó favorablemente en la organización de la cooperación entre la flota y el 14 ejército.

Los malos caminos de Noruega del Norte hacían que la capacidad combativa de las tropas alemanas en el Círculo Polar dependiera totalmente de los transportes marítimos. Para la Alemania fascista, las vías marítimas del Norte eran importantes además porque por ellas se llevaban valiosa materia prima estratégica: mineral de níquel de Petsamo; molibdeno, celulosa y mineral de hierro de Kirkenes. Por ello, la flota del Norte, no sólo defendía sus comunicaciones marítimas, sino que también procuraba obstaculizar al enemigo la utilización de las vías que bordeaban las costas de Noruega. Ya a finales de julio de 1941, el enemigo tuvo que organizar los convoyes de sus barcos. Los hitlerianos pusieron patrullas navales junto a las bases y puertos y en los accesos a los fiordos y reforzaron la defensa antisubmarina.

Los submarinos, formando una brigada, eran en los años de guerra la principal fuerza de choque de la flota del Norte. Se hallaban en activo permanentemente cerca de veinte submarinos: los recibidos del Báltico y los entregados por los constructores navales cubrían con dificultad las bajas. A finales de 1942, el número de submarinos nuestros y enemigos en el Norte era aproximadamente el mismo.

El Mando de la flota del Norte se esforzaba por abarcar con las acciones de los submarinos la mayor parte posible de la vía de los convoyes enemigos a lo largo de la costa norte de Noruega. Esto obligó al adversario a dispersar las fuerzas antisubmarinas. Entretanto, los submarinos soviéticos comenzaron ellos mismos a buscar al enemigo en la profundidad de los fiordos y en las bahías. Al segundo día de la guerra, el submarino "Sch-401" penetró en la rada Vardö y torpedeó un transporte fondeado en el muelle. Otro submarino, el "Sch-402" penetró el 14 de julio de 1941 en la rada de Honningsvog y atacó a un transporte anclado. De esta forma, desde el mismo comienzo de la guerra, los marinos del Norte pasaron del método posicional del empleo de los submarinos al de crucero de maniobra en zonas

limitadas. Los submarinos de la flota del Norte hundieron en los años 1941-1942 setenta y siete transportes y veintisiete barcos de guerra, es decir, más del sesenta por ciento del tonelaje perdido por el enemigo en el teatro marítimo del Norte durante este tiempo.

Los éxitos militares de los submarinos fueron merecidamente destacados por el Gobierno soviético. En abril de 1942 se concedió el título de submarinos de la Guardia, por primera vez en la Marina de Guerra de la URSS, a las unidades "D-3", "K-22", "M-171" y "M-174".

Al principio el mando alemán subestimaba las fuerzas de la flota del Norte, pero desde diciembre de 1941 se vio obligado a colocar con urgencia barreras de minas para defender sus comunicaciones por el lado del mar y cortar los caminos a los submarinos soviéticos en los fiordos de profundidad. A lo largo de la ruta de los convoyes, el enemigo instaló en la costa puestos de señales y observación y baterías. Agregó torpederos y aviación a las fuerzas de protección de sus convoyes.

En 1941, la flota del Norte no perdió ni un solo submarino en las comunicaciones enemigas, pero en 1942, cuando los alemanes reforzaron la defensa antisubmarina, se hundieron varios submarinos soviéticos.

Cuando atacaban a los transportes y buques de combate hitlerianos, los submarinos de la flota del Norte no sólo empleaban torpedos y artillería, sino también minas. La primera colocación de minas en el Norte fue obra del submarino "K-2", en septiembre de 1941. En las minas colocadas por los submarinos soviéticos perecieron nueve transportes, un destructor y varios otros buques enemigos.

Junto con los submarinos y la aviación, en las vías marítimas del enemigo actuaban buques de superficie, esencialmente destructores y lanchas torpederas.

La artillería costera soviética de la península Sredni bombardeaba con éxito los transportes y buques de guerra enemigos que cursaban a Linajamari y Petsamo y también disparaban contra las baterías que protegían dichos puertos.

Las acciones de los marinos del Norte frustraban el abastecimiento regular de las tropas germanofascistas en

el Círculo Polar, distraían fuerzas considerables que los fascistas ya no podían emplear en otras direcciones. Las exitosas operaciones de los marinos del Norte fueron una de las principales causas del fracaso de la ofensiva enemiga en el Círculo Polar. El flanco derecho del enorme frente se batía con firmeza.

Cuando recordamos la lucha contra el enemigo en el Extremo Norte, donde los marinos, junto con las unidades de 14 ejército, se batieron por la estabilidad del flanco de las tropas soviéticas, se sienten deseos de compararla con las acciones de la flota del Mar Negro. La lucha en el Norte y el Sur, incomparable por su escala, tiene sin embargo mucho de común. Tanto en un sitio como en otro, los hitlerianos se esforzaban por penetrar con sus flancos en la profundidad del territorio soviético y, valiéndose de los puertos de la URSS, prestar ayuda a sus tropas en las direcciones principales. En ambos sitios los fascistas fueron detenidos, sus planes fracasaron, y en las batallas de los flancos tuvieron que poner en acción sus grandes fuerzas.

Las aguas del Norte, por las que marchaban en aquel período los convoyes, desempeñaron por entonces un enorme papel. En el Mar Negro, la Unión Soviética tenía una considerable flota, y el mando alemán quedó privado de la posibilidad de enviar allí buques mayores. Al enemigo no le quedó más alternativa que atacar las bases navales por tierra. En el Mar de Barents se creó una situación distinta. La composición de la flota del Norte era relativamente débil. En cambio, los alemanes podían haber enviado fácilmente allí grandes unidades de la marina en los días de la lucha por Múrmansk. Sin embargo, esto no se produjo, y el 14 ejército, junto con la flota del Norte, lograron detener al enemigo.

Los primeros convoyes del exterior comenzaron a llegar después de que en la Conferencia de Moscú (29 de septiembre - 1 de octubre de 1941) las tres potencias –URSS, Inglaterra y EE.UU.– firmaron el acuerdo de suministros recíprocos.

Por entonces representaba un serio problema la elección de rutas para el transporte del cargamento. Las más cortas, que pasaban por el Mar Báltico y el Negro, estaban bloqueadas por el enemigo. Hubo que valerse de otras menos cómodas: la del Norte, la del Océano Pacífico y la de Irán.

Las comunicaciones del Pacífico, por las que transitaba casi la mitad de los transportes destinados a la URSS, se tendían desde los puertos de la costa occidental de los EE.UU. hasta Vladivostok, Nikoláievsk en el Amur y Petropávlovsk en la Kamchatka. La travesía de los barcos duraba como término medio de dieciocho a veinte días. A esto debe agregarse el tiempo necesario para trasladar los cargamentos por ferrocarril en territorio norteamericano y en el soviético. Cuando comenzó la guerra entre Japón y los EE.UU., los transportes marítimos sólo podían ser efectuados por naves soviéticas. Sin embargo, pese a la estricta neutralidad mantenida por la Unión Soviética, los japoneses dificultaban por todos los medios la navegación por el Pacífico y a veces incluso hundían los barcos soviéticos.

Aún mayor y más difícil era el camino a través del golfo de Persia al Irán. La travesía del convoy desde Nueva York hasta las costas iranesas rodeando el Cabo de Buena Esperanza ocupaba hasta setenta y cinco días. Las posibilidades limitadas de los puertos y las carreteras de Irán alargaban aún más los plazos de llegada de los cargamentos. Solamente después de la capitulación de Italia y de restablecer la libre navegación por el mar Mediterráneo, en 1943, este camino se acortó considerablemente.

La ruta desde Inglaterra y los EE.UU. a través del Atlántico y el Mar de Barents hasta Múrmansk y Arjánguelsk era la más corta. Las 1.800 ó 2.000 millas las recorría el convoy en diez o catorce días. Además los puertos del Norte estaban más cerca que otros del frente y las regiones industriales a donde iban destinados los cargamentos. En el puerto de Múrmansk, que nunca se hiela, podían atracar los barcos todo el año.

Esta ruta pasaba por la zona de activas operaciones de las fuerzas marítimas y aéreas alemanas. Desde las bases del norte de Noruega podían realizar exploraciones y atacar

a los convoyes. La gran extensión del itinerario y, en el verano, el largo día polar ayudaban al enemigo.

Cuando en octubre de 1941 volé de Kúibyshev a Moscú me llamaron al Kremlin a ver a J. Stalin.

Por alguna razón, esta visita al gabinete de Stalin la recuerdo particularmente bien.

– Tiene usted que marcharse rápidamente a la flota del Norte, comenzó Stalin, y explicó que no estaba seguro de que todo estuviera allí dispuesto para recibir los convoyes de los aliados.

Al día siguiente partí para Arjánguelsk. Hacia allí se dirigían ya los primeros transportes de cargamento procedentes de los EE.UU. e Inglaterra. A. Golovkó, jefe de la flota, y yo puntualizamos las fuerzas que debíamos destinar para ayudar a los buques ingleses de acompañamiento y establecimos el orden de cooperación con los ingleses.

Para la flota del Norte soviética no era fácil asegurar la protección de los convoyes. Pero en octubre de 1941, las principales fuerzas marítimas de los alemanes se hallaban todavía en Occidente. En las oscuras noches otoñales, los convoyes marchaban sin grandes obstáculos y descargaban rápidamente en Arjánguelsk o Múrmansk.

Inmediatamente después de iniciarse el ataque de la Alemania fascista a la URSS, se planteó la cuestión de la apertura del segundo frente. Stalin, en su mensaje del 18 de julio a Churchill, escribía que la situación de la Unión Soviética, igual que la de Gran Bretaña mejoraría considerablemente si se abriera el segundo frente contra Hitler en Occidente (Francia septentrional) y en el Norte... Es más fácil crear el frente en el Norte. Aquí sólo se necesitará la acción de las fuerzas navales y aéreas inglesas, sin emplear tropas de desembarco y sin desembarcar artillería. Se trataba, propiamente, de desembarcar en el norte de Noruega tan sólo pequeñas fuerzas inglesas (una división ligera) o mas bien voluntarios noruegos "para acciones rebeldes contra los alemanes". Esto podía llamarse segundo frente sólo de forma convencional, a duras penas. Sin embargo, Churchill rechazó incluso esta variante de "segundo frente" alegando en dificultades y falta de fuerzas.

Como es notorio, tras las primeras proposiciones de apertura del segundo frente, o al menos, una ayuda práctica real breve en el Norte, donde esto era, sin duda, factible, la cuestión no dejó de estar en el orden del día hasta el mismo mes de junio de 1944, cuando las tropas de los aliados comenzaron a desembarcar en Normandía.

El Gobierno británico intentaba demostrar por todos los medios que un desembarco directamente en Francia era imposible y superior a sus fuerzas. El 13 de septiembre de 1941, Stalin propuso que Inglaterra desembarcara 25 ó 30 divisiones en Arjánguelsk, o que las trasladara por Irán a las regiones del Sur de la URSS. Empero Churchill no quiso enviar al combate a sus tropas y propuso, como ayuda, relevar a las tropas soviéticas situadas en Irán o mandar tropas inglesas al Cáucaso "¡para proteger las regiones petrolíferas!" La esencia de esta insólita proposición esclareció de golpe las verdaderas causas por las que Inglaterra demoraba por todos los medios la apertura del segundo frente, no sólo en 1941 y 1942, sino también a lo largo de 1943.

La polémica más aguda se desarrolló en 1942. En agosto de 1942 tuvo lugar un cambio de impresiones a este respecto, durante la visita de Churchill a Moscú. Aunque ya en junio de 1942 esta cuestión ya se había resuelto en principio positivamente cuando V. Mólotov viajó a Londres, en Moscú el primer ministro inglés declaró que esa operación era imposible en un futuro inmediato. Entretanto, la necesidad de que se abriera el segundo frente nunca se había sentido tan agudamente como en este inolvidablemente difícil verano de 1942.

Los aliados se desentendieron de la organización del segundo frente en 1942, cuando ese frente lo exigían imperiosamente las circunstancias y cuando, además, la cuestión había sido, de hecho, acordada. Esto sigue siendo incuestionable.

Quisiera explicar brevemente mi opinión acerca de si esa operación de desembarco en Francia era real en 1942.

Ahora ya sabemos que en la demora de la apertura del segundo frente desempeñaron el papel decisivo las motiva-

ciones puramente políticas. La fórmula de "no intervenir en la lucha de los alemanes y los rusos mientras no sea sumamente necesario" funcionó a rajatabla. Yo, como marino de guerra, quisiera referirme sólo al aspecto militar de esta cuestión.

En 1942, la mayor parte de las tropas alemanas actuaban en el Frente Oriental. Los hitlerianos sufrían grandes pérdidas y el mando alemán no podía mantener suficiente número de divisiones en Francia. Este hecho, base para la solución del problema del segundo frente en 1942, era bien conocido por Churchill y Roosevelt.

El peligro de un desembarco de las tropas aliadas en Francia lo comprendían también los generales fascistas. Cuando en marzo de 1942 los ingleses realizaron una incursión a Sain Nazaire, Hitler convocó una reunión inmediatamente. Todos los generales alemanes indicaron unánimes la necesidad de reforzar con tropas la costa. Consciente de que no tenía suficientes tropas terrestres, el mando hitleriano decidió compensar esto con la aviación y la Marina y construyendo fortificaciones poderosas en las costas.

Algo parecido ocurrió tras el desembarco en Dieppe en agosto de 1942. Por aquel tiempo, los alemanes temían aún más la posibilidad de un desembarco, pero cuando los ingleses desembarcaron con una división canadiense en Dieppe no tenían la menor idea de abrir el segundo frente. Se trataba mas bien de un acto político y diplomático que de una operación militar con objetivos de largo alcance.

Estos hechos confirman que en 1942, cuando el Gobierno soviético insistía en la apertura del segundo frente, había para ello posibilidades reales, tanto desde el punto de vista militar terrestre como marítimo.

Sin embargo los aliados prefirieron aplicar sus esfuerzos en Africa, dejando a la Unión Soviética a solas en su lucha contra el fascismo.

Ahora ya existen suficientes documentos y memorias donde se habla con toda franqueza de las verdaderas intenciones de los dirigentes de Inglaterra y Estados Unidos al no apresurarse con la apertura del segundo frente hasta que no se determinara un viraje decisivo en favor de uno o del

otro. El peligro y el grado de amenaza directa para las Islas Británicas y, por tanto, para los EE.UU., era, para los dirigentes de Norteamérica e Inglaterra el criterio principal de la necesidad de la apertura del segundo frente, acompañado de riesgos y bajas. Sus declaraciones de entonces son ahora bien conocidas en todo el mundo.

Además, cuando en Occidente pensaban en el segundo frente, contaban siempre con la situación en el Extremo Oriente. En los EE.UU. había quien confiaba todavía en que Japón actuaría por fin contra la Unión Soviética. De haber ocurrido así, Norteamérica hubiera podido alejar el golpe destinado a sus dominios en el Océano Pacífico y dirigirlo hacia la URSS.

La apertura del segundo frente requería, ante todo, transporte de tropas por mar, y el éxito o el fracaso de esta primera etapa predeterminaba el desarrollo de toda la operación en el futuro.

En 1942 no nos dedicamos al cálculo detallado y el análisis de las posibilidades de los aliados para realizar la operación de desembarco. Por entonces no se sabían muchos datos, pero el Estado Mayor de la Marina conocía bien la composición de las fuerzas marítimas de los aliados y de Alemania, la correlación aproximada de los aviones y las tropas terrestres, por ello pudo hacer sus juicios por si se pedía un informe en el Gran Cuartel General. Recuerdo que nosotros, los marinos, considerábamos que el punto débil de los aliados eran las tropas terrestres, pero, desde el punto de vista de la posibilidad de cruzar el mar y de tener los aliados los necesarios medios de transporte y desembarco reconocíamos totalmente factible un desembarco de tropas en Francia.

Entre las diferentes causas, en virtud de las cuales el Gobierno de Inglaterra no se apresuraba a iniciar el segundo frente no era la última la opinión de algunos militares ingleses de influencia, quienes consideraban que "Rusia no tardará en ser derrotada". No es casual que la principal tarea de la misión militar inglesa encabezada por Macfarlane, llegada a Moscú una semana después de comenzar la guerra, no era solucionar la cuestión de ayudar urgentemente a su

aliado. Los círculos influyentes de Inglaterra se interesaban por otra cosa muy distinta: esclarecer la situación creada en el frente soviético-alemán y sondear el tiempo que resistirán los rusos.

Sin embargo, nosotros creíamos con razón que Inglaterra, en posesión de una gran Marina de Guerra, podía presionar sobre la Alemania fascista en el Norte. Una posible región para tal presión podía ser el fiordo de Varanger, por donde pasaban las vías marítimas a Kirkenes y Petsamo. Nuestro Estado Mayor Naval consideraba que esta región era precisamente la más vulnerable.

Recuerdo que después del intercambio de mensajes de los jefes de gobierno de la URSS y Gran Bretaña, intenté que el contralmirante Miles me explicara lo que el almirantazgo británico se proponía hacer en esta dirección. De sus precavidas palabras comprendí que la Marina inglesa no pensaba hacer nada serio en este aspecto. La única ayuda real de momento se limitaba al envío de algunos dragaminas a Arjánguelsk. Armados con barreminas magnéticos, debían ayudar a facilitar el desplazamiento de los convoyes. Además, la aviación inglesa asestó desde sus portaaviones un golpe a Kirkenes y Petsamo el 30 de julio y, a comienzos de agosto llegaron dos submarinos, "Tigris" y "Trident", al golfo de Kola. Digamos francamente que fue una ayuda muy limitada la que la Marina del "Señor de los mares" prestó a su aliado de combate.

Las conversaciones sobre los convoyes con los materiales de guerra se desarrollaban con mayor éxito. A fines de diciembre de 1941 me visitó I. Maiski, Embajador de la Unión Soviética en Inglaterra. Entonces nos conocimos.

Llegó en el crucero "Kent", junto con Anthony Eden, Ministro de Asuntos Exteriores de Gran Bretaña. Arribaron a Múrmansk, no sin el riesgo de ser hundidos por los submarinos enemigos, y, desde allí, viajaron en tren hasta Moscú. I. Maiski y y A. Eden tuvieron ocasión de ver el frente en la región de Mozhaisk. Fue inmediatamente después de los primeros éxitos serios de la contraofensiva de las tropas soviéticas en los accesos de Moscú. Al ver los trofeos, el ministro inglés pudo convencerse de lo

fantástico que era el mito de la invencibilidad del ejército alemán.

Maiski relató de forma interesante y pintoresca (y esto sabía hacerlo) su viaje a bordo del "Kent". El traqueteo de las máquinas y el zumbido de las olas no le dejaban tranquilo. También le intranquilizaba, por lo visto, la idea acerca de los submarinos alemanes. La historia conoce casos lamentables. Durante la primera guerra mundial Kitchener, Primer Ministro de Inglaterra, también viajó a Rusia, en el crucero "Hampshire" y pereció junto con toda la tripulación. Sólo podía suponerse la causa de la catástrofe: un submarino o una mina. Unicamente más tarde quedó establecido que "Hampshire" fue hundido por un submarino.

Al llegar Eden, la parte soviética volvió a plantear el problema de la apertura del segundo frente. Los dirigentes del Gobierno soviético trataron de demostrar al ministro británico que tras la entrada de los EE.UU. en la guerra, los aliados tenían posibilidades reales para la apertura del segundo frente. Pero Eden, cumpliendo el encargo de Churchill, se mantenía en lo suyo: Inglaterra y los EE.UU. no estaban preparados para una tal acción, aún no contaban con fuerzas para ello.

Me permito un pequeño inciso. A lo largo de toda la guerra, el aseguramiento de los transportes exteriores no era asunto exclusivo de los marinos de guerra y de la flota mercante, sino también de los diplomáticos.

De los diplomáticos norteamericanos con los que tuve que coordinar las cuestiones del transporte, recuerdo bien al almirante William Standley, llegado a Moscú en abril de 1942.

El almirante Standley, según él, quería entrevistarse conmigo como dos marinos, pero la principal motivación del encuentro eran las cuestiones relacionadas con el incremento de los transportes marítimos entre los EE.UU. y la Unión Soviética. La necesidad de coordinar estas cuestiones condujeron al Embajador de los EE.UU. a mi gabinete. Era un hombre de estatura mediana con una cabellera completa-

mente blanca. Su rostro tostado por el aire y sonrosado y su empaque denunciaban enseguida al militar.

Se aclaró que Standley se proponía visitar a Arjánguelsk, a donde se dirigían los convoyes, y me pidió que ayudara a los representantes norteamericanos. Comoquiera que por entonces el almirante inglés G. Miles ya tenía sus representantes en Arjánguelsk y Múrmansk, para mí no fue difícil ayudar a Standley.

Por aquellos días los EE.UU. combatían ya en el Océano Pacífico. La derrota de la flota de línea norteamericana en Pearl Harbour el 7 de diciembre de 1941 y, después, el rápido avance de los japoneses en los mares del sur y la ocupación, por ellos, de Filipinas, Indonesia y Singapur, produjo sobresalto en Washington, especialmente en los círculos de la Marina de Guerra de EE.UU. Japón se apoderó de regiones ricas en materias primas y se preparaba a lanzarse al Oriente, creando una amenaza para la propia Norteamérica. Esto tampoco era indiferente para la URSS: la guerra se transformó en mundial y los EE.UU. pasaron a ser nuestros aliados.

– ¿Cómo se desarrollarán a su juicio, señor almirante, los acontecimientos en el Océano Pacífico? –le pregunté a Standley, advirtiendo que hacía la pregunta sólo de marino a marino.

– Las principales fuerzas de la Marina de Guerra norteamericana aún no han entrado en contacto con la Marina japonesa –dijo Standley, y enseguida agregó que estaba totalmente convencido de la victoria definitiva de los Estados Unidos y sus aliados.

Señalando los éxitos de los submarinos norteamericanos, también reconoció francamente los fracasos de sus compatriotas. En el curso de los ataques, según dijo, se dieron bastantes casos de no funcionar torpedos y sus dispositivos de percusión. Muchos torpedos no explotaban al chocar contra los buques japoneses. Tales casos eran conocidos por mi experiencia de anteguerra en la Marina de Guerra soviética. Afortunadamente supimos eliminar ese defecto antes de comenzar la guerra.

Pero volvamos al Norte. . .

Los puntos donde se formaban en 1941-1943 los convoyes eran los puertos Loj-Yu y Scapa Flow en Inglaterra, y Reykjavik, en Islandia.

Primeramente cada convoy se componía de seis a diez transportes. Desde marzo de 1942, éstos aumentaron hasta veinticinco y, en algunos, hasta treinta o cuarenta.

Los itinerarios de los convoyes pasaban desde Inglaterra o Islandia, por las islas Jan Maien y Medvezhi, a Múrmansk y Arjánguelsk.

La defensa de los transportes contra los submarinos era circular. Los convoyes llevaban destructores, corbetas, fragatas, dragaminas y cazasubmarinos. Cada barco tenía su puesto determinado en el orden general de marcha del convoy. Pero al descubrir los submarinos enemigos, los barcos de vigilancia abandonaban la formación y comenzaban la persecución, alejándose frecuentemente mucho de los convoyes.

Fuerzas de cobertura defendían los convoyes de los ataques de los buques de superficie adversarios. En ocasiones, los dividían en dos destacamentos: cruceros (cobertura inmediata) y destacamento alejado de cobertura operativo, que contaba con cruceros, buques de línea y, a veces, portaaviones. El destacamento de cobertura operativa solía marchar paralelo al convoy, más cerca de la costa noruega, o se situaba en los accesos lejanos a las bases enemigas, listo para rechazar los buques grandes del enemigo.

En otoño de 1941 se estableció la línea divisoria entre las zonas de acción de las flotas inglesa y soviética. Primero pasaba por el meridiano 18 y, después, por el 20.

La misión naval británica en la URSS tenía sus secciones en Poliarny y en Arjánguelsk. Las cuestiones concretas relacionadas con los convoyes las decidía el mando de la flota del Norte y los representantes de esta misión en el lugar.

En Poliarny y en Arjánguelsk, la misión inglesa tenía plantas de radio para comunicarse con su almirantazgo, con la base de Islandia y con los buques y convoyes en el mar. Antes de salir el convoy de Inglaterra, la misión comunicaba al mando de la flota del Norte la composición del convoy, la fecha y hora de salida, el itinerario y otros datos. A su

vez, nuestro mando informaba a la misión de las medidas tomadas para asegurar la protección y el recibimiento del convoy.

El Gran Cuartel General, que concedía gran importancia a los suministros de los aliados, se ocupaba constantemente de la buena defensa de los convoyes. Pero no siempre transcurría todo sin tropiezos.

Mientras reinó la noche polar del primer invierno de guerra, los convoyes apenas tuvieron bajas. Pero llegó la primavera. Los días se alargaron. Además, el mando fascista, al valorar la importancia de las comunicaciones externas de la Unión Soviética, comenzó a enviar contra ellas grandes fuerzas navales y aéreas. Las pérdidas de transportes que cursaban hacia la URSS, aumentaron aunque no pasaron del diez por ciento del total de barcos que componían los convoyes.

Presionado por el almirantazgo y temiendo nuevas pérdidas, Churchill intentó cortar el envío de convoyes hasta la llegada de la noche polar. Estos propósitos hallaron, por supuesto, seria objeción de la parte soviética. Yo tuve que hablar más de una vez de esto en el Gran Cuartel General y, de acuerdo con las indicaciones recibidas, preparar los proyectos de telegramas al representante soviético en Inglaterra o directamente a Churchill. Generalmente éstos contenían una petición insistente de que se continuaran los envíos de cargamento por la vía del Norte. Y sin embargo, cada año, al llegar el día polar, el almirantazgo inglés cesaba casi por completo el envío de convoyes a la URSS.

No cabe duda que las pérdidas de transportes en verano. cuando en el Norte hay claridad durante las veinticuatro horas del día, crecían considerablemente. Pero esto dependía en gran medida no sólo de la época del año, sino también de los almirantes ingleses que mandaban las fuerzas de protección de los convoyes. Aquí es oportuno hablar de la trágica suerte del convoy "PQ-17", compuesto de treinta y cuatro transportes. El convoy salió de Islandia el 27 de junio de 1942. Lo protegían contra los submarinos y la aviación seis destructores, dos buques de DAA, cuatro corbetas, dos submarinos y siete dragaminas; contra los buques de su-

perficie lo cubrían dos cruceros ingleses y dos norteamericanos y tres destructores comandados por el almirante Hamilton, a quien se subordinaban también los barcos de protección inmediata. Los submarinos soviéticos se hallaban en la probable ruta del buque de línea alemán "Tirpitz" que, como había ocurrido ya antes, podía haber salido junto con otros buques para atacar al convoy. Los destructores soviéticos se preparaban para recibir el convoy en los accesos a Múrmansk.

El almirantazgo inglés concentró adicionalmente para cubrir el convoy por el Occidente el buque de línea inglés "Duke of York" y el norteamericano "Washington", el portaaviones "Victorious", dos cruceros y catorce destructores[1]. Con esta superioridad de fuerzas podía no temerse demasiado al buque de línea si aparecía. Sin embargo, el jefe de Estado Mayor Naval, almirante Dudley Pound, al conocer que el "Tirpitz" se hizo a la mar, ordenó a todas las fuerzas de cobertura retirarse al Occidente.

El almirante Hamilton, al recibir tan extraña orden, la "sobrecumplió". Dispuso que se retiraran también los buques de combate que protegían directamente el convoy. Los transportes quedaron inermes por completo. Su velocidad era ínfima: ocho o diez nudos. No podía haber una presa mejor para los submarinos y la aviación alemanes. Y éstos aprovecharon la ocasión.

De los treinta y cuatro transportes y dos barcos de salvamento perecieron veinticuatro. El mando de la flota del Norte tomó medidas enérgicas para la búsqueda y salvamento de los cargueros que sobrevivieron, enviando para ello buques y aviones. Se descubrieron los que quedaban en los más diversos puntos, incluso en las islas de Nueva Zembla y se llevaron protegidos por barcos soviéticos hasta Arjánguelsk.

Los barcos fascistas enviados a interceptar el convoy el 5 de julio fueron detectados por el submarino "K-21", comandado por el Héroe de la Unión Soviética, capitán de fragata N. Lunin. Este pasó al ataque y lanzó contra el "Tirpitz" cuatro torpedos. El mando hitleriano, peocupado por el hecho de

---

[1] El almirante Tovey era quien mandaba esta gran unidad.

que los aviones ingleses y el submarino habían descubierto una gran unidad de sus barcos, ordenó unas horas después a sus buques que tomaran rumbo de vuelta.

Por consiguiente, aunque los enemigos estaban bastante próximos, no se produjo ningún combate decisivo.

Al almirantazgo le inquietó poco la suerte del convoy: ordenó "continuar la marcha de los transportes, aunque sufriera bajas".

Según los documentos alemanes, lo que ocurrió aquellos días en la escuadra fascista fue lo siguiente.

Hitler accedía a enviar grandes buques a interceptar el convoy sólo a condición de que en las proximidades no hubiera portaaviones ingleses. El 3 de julio, los hitlerianos aún no conocían la composición de las fuerzas inglesas. Después la exploración informó que había descubierto el portaaviones con dos buques de línea, pero no tardaron en perderlos de vista. Para los hitlerianos no estaba claro el rumbo de la gran unidad del almirante Tovey. El mando fascista vacilaba. Esto repercutió en las acciones de los marinos alemanes. En la precipitación y la confusión en sus movimientos por los canales internos, el buque de línea "de bolsillo" "Lützow" y tres destructores tropezaron con las rocas y quedaron inutilizados. Sólo a las 10 de la mañana del 4 de julio, la flota alemana se concentró en Altafiord. Pero aún no se había recibido el permiso de Hitler para la operación, continuaban las conversaciones nerviosas entre "Tirpitz" Trondheim, Kiel y Berlín. Por fin la escuadra salió al mar. Pero la exploración volvió a comunicar la presencia de los buques de línea ingleses (el crucero "London" fue tomado por uno de ellos por su segunda chimenea falsa). Esto inquietó aún más a los almirantes hitlerianos. Al conocer que en el mar había grandes fuerzas inglesas y que los buques alemanes habían sido descubiertos por los enemigos, el "Tirpitz" regresó apresuradamente a la base con toda la escuadra.

No menos nerviosismo reinaba en la flota inglesa. El "Tirpitz" y otras grandes embarcaciones alemanas estaban todavía ancladas en Altafiord cuando la escuadra inglesa recibió

de White Holl un radiograma: "Secreto. Muy urgente. Retroceder los cruceros a toda marcha a Occidente." Este sucedió el 4 de julio a las 21 horas 11 minutos. Y enseguida se recibió el segundo despacho: "Secreto. Urgente. En vista del peligro de buques de superficie, el convoy debe dispersarse y marchar hacia los puertos rusos."

Así es cómo incluso antes de la salida del "Tirpitz" al mar se decidió la suerte del convoy con un cargamento cuyo valor pasaba de setecientos millones de dólares, con medios tan necesarios para las tropas soviéticas que tensaban todas sus fuerzas en la lucha contra el enemigo en un inmenso frente.

Al Este del meridiano 25 el convoy fue abandonado a su suerte y se convirtió en objeto de caza para los submarinos y la aviación alemanes. En la tarde del 4 de julio, los torpederos fascistas realizaron su primer ataque. Tres transportes fueron seriamente averiados y comenzaron a hundirse.

El convoy siguió su marcha y los barcos y barcazas de salvamento se lanzaron a recoger al personal de los transportes que naufragaban. También se acercaron al petrolero soviético "Azerbaidzhán" en llamas. El capitán se negó en redondo a abandonar la nave. Unas horas después, para asombro de todos, el tanque soviético que ya consideraban perdido, alcanzó al convoy y comunicó que "ocupaba su puesto en el orden"...

Las grandes pérdidas en transportes del convoy "PQ-17" fueron más de una vez después objeto de conversaciones oficiales y particulares. Como ya hemos señalado, nuestros aliados estaban en condiciones para no rehuir el encuentro con el "Tirpitz" y, de ser necesario, aceptar el combate. Cierto que si se analiza la cuestión desde el punto de vista puramente militar, debe reconocerse que a veces, las circunstancias obligan a sacrificar algunas embarcaciones, tanto transportes como de combate, para no sufrir bajas aún mayores. Pero no debe desecharse el aspecto moral del caso. Los marinos soviéticos se atenían siempre al principio de no abandonar en la desgracia a los camaradas de navegación, particularmente si no estaban armados.

Yo informé a J. Stálin del trágico caso del convoy "PQ-17". Estaba disgustado con la conducta del mando naval inglés. ¿Cómo entender que todos los buques de combate abandonaran el convoy? Y eso, como ya hemos dicho, aunque tenían gran superioridad de fuerzas.

– ¿Había necesidad de abandonar el convoy? –preguntó Stalin.

Le respondí que, por lo que sabía, no hubo causas serias para hacerlo. Los ingleses, claro, tenían motivos para eludir los buques de línea alemanes, particularmente después del hundimiento por el "Bismarck" del crucero de línea inglés "Hood"; pero esta vez, la precaución normal se pasó de la raya.

El almirante Pound no quiso arriesgar sus grandes buques por un convoy que se dirigía a la Unión Soviética. Para nadie es un secreto que algunos dirigentes militares de las potencias aliadas nos ayudaban por entonces de mala gana.

Churchill tomó la defensa del almirante Pound. En lugar de hacer un análisis objetivo aprovechó la tragedia del convoy "PQ-17" para aplazar el movimiento de convoyes hasta la llegada de la noche polar. Escribió sobre ello el 18 de julio a Stalin, refiriéndose a las dificultades del acompañamiento de convoyes por la vía del Norte y prometiendo reforzar el abastecimiento a través de Irán. Esto era, por supuesto, más fácil para los marinos, pero las dificultades para hacer llegar los cargamentos al frente crecían y, lo esencial era que se empleaba mucho más tiempo, siendo cada minuto tan precioso en la guerra.

El 23 de julio, Stalin respondió, con la franqueza que la caracterizaba, a Churchill: "La orden del Almirantazgo inglés al 17 convoy para que abandonara a los transportes y regresara a Inglaterra y, a los transportes, que se dispersaran y continuaran por separado hasta los puertos soviéticos sin escolta, es, a juicio de nuestros especialistas, incomprensible e inexplicable. Yo, claro, no considero que el envío regular a los puertos soviéticos del Norte sea posible sin riesgos y pérdidas. Pero en situación de guerra no puede hacerse nada sin riesgos y pérdidas. Usted, por supuesto, sabe que la Unión

Soviética experimenta pérdidas incomparablemente más serias."[1]

Sobre esto mismo hablé en Moscú con el contralmirante Miles; I. Maiski, Embajador soviético en Inglaterra y el contralmirante N. Jarlámov, jefe de la misión militar, conversaron en Londres con A. Eden, el almirante D. Pound y el ministro de la Marina de Guerra, A. Alexander.

Mientras Moscú y Londres conversaban pasaba un tiempo valioso. Sólo el 7 de septiembre salió de Islandia el siguiente convoy con cuarenta transportes y treinta y un buque de escolta. En la zona inglesa el aseguramiento resultó insuficiente y el convoy perdió trece transportes; después de que se hicieron cargo del convoy los destructores y la aviación soviéticos, no hubo más que un transporte perdido. Sin embargo, el almirantazgo inglés suspendió de nuevo el envío de convoyes.

Después de esto, y a propuesta del mando soviético, se organizaron travesías de transportes aislados, principalmente soviéticos, sin escolta. Para cubrir los transportes en la travesía enviábamos destructores, dragaminas y submarinos. Los fascistas no se decidían a sacar buques de superficie para interceptar los convoyes, y todo el peso de la lucha descansaba en la aviación y los submarinos. Pero por entonces ya habíamos fortalecido considerablemente los medios antiaéreos y antisubmarinos, y las pérdidas en los convoyes empezaron a ser relativamente pequeñas.

Durante los años de guerra se enviaron desde los puertos soviéticos de Arjánguelsk y Múrmansk setecientos veintiséis transportes. Los daños ocasionados por la aviación y los buques enemigos representaron cerca de noventa transportes, de ellos once eran soviéticos. Desde octubre de 1942 hasta febrero de 1943, de nuestros puertos del Norte se enviaron en orden individual veinticuatro transportes soviéticos y sólo tres de los aliados; y, desde Islandia a la Unión Soviética, diez transportes de los aliados y tres soviéticos. De los cua-

---

[1] *Correspondencia del Presidente del Consejo de Ministros de la URSS con el Presidente de los EE.UU. y el Primer Ministro de la Gran Bretaña durante la Gran Guerra Patria de 1941 a 1945*, t. 1, p. 54.

renta transportes que realizaron la travesía por sí solos, se hundieron seis de los aliados y cuatro soviéticos.

Incluso cuando los transportes llegaban al puerto de destino –Arjánguelsk o Múrmansk–, las pruebas no cesaban. El enemigo intentaba por todos los medios, con ataques aéreos en masa aniquilar los cargamentos enviados (especialmente en Múrmansk). La lucha en los puertos era a veces no menos encarnizada que en el mar. En defensa de los transportes y los cargamentos se batían los cazas, la artillería antiaérea y la población, que apagaba valientemente los incendios y salvaba los valiosos medios importados.

No eran pequeñas las dificultades, aunque de otro tipo, que había que superar cuando se recibían caravanas en Arjánguelsk, particularmente en invierno. El hielo, cuyo grosor llegaba a veces a un metro, podía vencerse aquí sólo con potentes rompehielos. La corriente templada del Gulf-Stream asegura libre navegación en cualquier época del año por el Mar de Barents, en cambio en la garganta del Mar Blanco, los bancos de hielo aparecen en diciembre y se hacen especialmente pesados en enero y febrero.

Cuando en los primeros días de noviembre de 1941 estuve en Arjánguelsk, la preocupación del jefe de la flotilla, en previsión de la llegada de transportes con valiosos cargamentos militares, era preparar su conducción y descarga en condiciones invernales. El jefe de la flotilla decidió con toda razón, no sólo reparar con urgencia todos los rompehielos de que disponía, sino también armarlos y prepararlos dentro de lo posible para las operaciones de guerra.

Eran los primeros días de noviembre; desde las ventanas del Estado Mayor de la flotilla se veía cómo por el Dviná Septentrional pasaba el hielo; por entonces era todavía muy fragmentado, témpanos algunos se desplazaban con rapidez hacia la desembocadura del río. Todos comprendíamos que las dificultades de los hielos iban a incrementarse de día en día.

El representante del CED destinado para Arjánguelsk y Múrmansk y responsable de la descarga de los transportes era I. Papanin, conocido especialista soviético del Polo Norte. El tuvo que experimentar todas las dificultades de la lucha contra los hielos.

Los marinos de la Armada de Guerra y la flota mercante inglesas cumplían su deber con valor y conocimiento de causa. De su valor me hablaron reiteradamente en los años de guerra, tanto los marinos del Norte como los jefes de los convoyes, viejos "lobos de mar" británicos.

Yo comprendía el deseo de los marinos ingleses de compartir sus vivencias e impresiones después de una dura travesía hasta Múrmansk o Arjánguelsk. Y les escuchaba con interés rindiendo homenaje a estas gentes que arriesgaban su vida para traer aunque sólo fuera un poco del armamento tan necesario en la URSS. No recuerdo sus apellidos, pero sí el esquema de desplazamiento de los convoyes y algunos episodios de guerra ocurridos en el camino. Muchos convoyes se formaron en Halifax, Canadá, donde se reunían previamente los transportes; aquí recibían las instrucciones, el lugar a ocupar en el orden de marcha y se preparaban para un viaje largo y arriesgado.

Se adaptaban a la velocidad del transporte más lento y, custodiados por buques de guerra, veinte o treinta barcos de carga, realizaban la travesía a Islandia. El peligro de tropezar con submarinos alemanes en este sector del recorrido no era todavía grande y, por lo común, el viaje terminaba sin pérdidas. Después de descansar y hacer las reparaciones necesarias, el convoy abandonaba Islandia dispuesto a resistir los ataques no sólo de los buques alemanes, sino también de su aviación. Eran especialmente peligrosas las travesías diurnas en verano, cuando en las altas latitudes el sol apenas se pone y la noche se convierte en un corto atardecer. Los convoyes que navegaban en los meses de invierno tenían más probabilidades de pasar inadvertidos, pero entonces los hielos obligaban a mantenerse cerca de Noruega, ocupada por los alemanes.

De cualquier manera, en verano o en invierno y con cualquier protección, varias decenas de barcos mercantes de poca maniobra y repletos de valioso cargamento, constituían un excelente objetivo para los submarinos y los aviones hitlerianos. Generalmente varios transportes caían presos de las "manadas de lobos" de Doenitz o de los piratas aéreos de Göring.

"– La zona más peligrosa consideramos la de Nordkapp, donde hay que mantenerse más cerca de la orilla, rodeando Noruega –contaba uno de los jefes de convoy–. Vamos navegando. . . Hace ya mucho que en todos los buques han dado la señal de alarma de combate tras haber detectado un submarino. Después, en el crepúsculo, cuando aún se distinguen bien las siluetas de los barcos, resuena un estampido ensordecedor: es el submarino alemán que ha atacado a un transporte y éste, envuelto en humo, se sumerge en las aguas del Océano Glacial Artico. Pero la travésia continúa. Toda demora ocasiona bajas mayores. Los buques de combate –cruceros y destructores– procuran hundir al submarino alemán, pero esto no siempre se logra, ni con mucho. La "manada de lobos" nos ataca con furia. Un barco más, creo que es un petrolero, recibe un impacto de torpedo y una alta llama muestra claramente el lugar del siniestro. . ."

Cuando escuchaba o leía tales narraciones me imaginaba con toda claridad los sentimientos con que acogían los marinos –tanto mercantes como militares– la aparición de los cazas soviéticos que les protegían de los aviones alemanes, o la de los destructores soviéticos que iban al encuentro para completar el destacamento de buques de escolta, con qué alegría se acercaban por fin los marinos ingleses y canadienses a los puertos soviéticos.

Las pérdidas de transportes, claro, iban acompañadas de bajas humanas. No se lograba salvar a todos los que quedaban sobre las aguas después de un combate.

Las tripulaciones de los transportes ingleses y americanos no tenían nada que ver con la política que practicaban sus gobernantes. Eran nuestros aliados sinceros en la lucha contra el fascismo y, probablemente, el discurso que Churchill pronunció en Fulton indignó a muchos de ellos no menos que a los soviéticos. A ellos, a nuestros buenos amigos, marinos sencillos y valerosos quisiéramos rendir también ahora nuestro homenaje. Lo mismo que los méritos de los pilotos del regimiento de aviación francés "Normandía-Nieman", los hechos de los marinos de los numerosos convoyes, en cuyas filas había transportes de una serie de países aliados, no serán olvidados.

Como conclusión es preciso decir que la ayuda de las potencias aliadas en armamentos, medios de transporte y vituallas tuvo para la URSS, por supuesto, determinada importancia. Sin embargo, no se debe olvidar que los suministros de los aliados constituían únicamente pequeño porcentaje de lo que exigía la guerra de la Unión Soviética. Su volumen era sencillamente insignificante con relación a lo que el pueblo soviético hizo para la victoria, el cual llevó sobre sus hombros el peso principal de la lucha contra la Alemania fascista y sus satélites. No acudiré a las cifras, ya han sido expuestas más de una vez en diversas publicaciones. Pero es preciso recordar esto por cuanto los falsificadores burgueses de la historia de la Segunda Guerra Mundial siguen exagerando sobremanera el papel de los abastecimientos enviados por los aliados a la Unión Soviética.

Para la Unión Soviética, tanto en tiempos de guerra como de paz, han sido de gran importancia las vías marítimas internas en la región de la península de Kola, en el Mar Blanco y en el Artico. En el Norte de la URSS, la red de ferrocarriles y carreteras no estaba por entonces desarrollada. Sin embargo, había que transportar a esa zona, particularmente en esas fechas, no pocos cargamentos. Algunas regiones septentrionales sólo por mar podían recibir los productos y equipos necesarios y sacar su producción local. En los años de guerra, por la vía marítima del Norte cursaban transportes con productos importados desde el Extremo Oriente a Arjánguelsk.

No bastaban los barcos de transporte, aunque en el Norte había más de seiscientos cincuenta; en este número se incluían los rompehielos, las chalanas motoras, barcos de remolque y de rastreros y de pesca. Además, casi la mitad de los barcos exigían ya reparación y reconstrucción. Pero la capacidad de los astilleros era pequeña. Además, en ellos se reparaban en primer término los buques de guerra y los barcos de los aliados. También la capacidad de los puertos era modesta en extremo. Unicamente los puertos de Arjánguelsk, Múrmansk y Severodvinsk contaban con suficientes medios de carga y descarga y almacenes. Añadamos que la nevageción en el Ar-

tico y el Mar Blanco se veía limitada por los hielos, y al principio de la guerra, en el Norte, sólo había dos rompehielos.

Hay que reconocer que en los años prebélicos, en el Comisariado de la Marina de Guerra subestimamos el significado de las vías marítimas del Norte y no estudiamos suficientemente el problema de su defensa. Por ello, ya durante la guerra tuvimos que crear nuevas bases navales, aeródromos militares y designar barcos para escoltar convoyes.

No fue poco lo que el contralmirante I. Papanin, representante delegado del Comité Estatal de Defensa y jefe de la Dirección de la vía marítima del Norte, hizo para organizar los transportes marítimos.

Yo supe de Papanin por primera vez cuando todo el país soviético conoció los nombres de los cuatro audaces que se desembarcaron en 1937 en un témpano de hielo a la deriva para estudiar las "manchas blancas" del Artico. Nos conocimos de cerca cuando comenzó a trabajar en Moscú. Papanin me conquistó en seguida. Sabía, en general, tratar a la gente. Recuerdo su llamada telefónica al comienzo de la guerra:

– Déme usted aunque sólo sea unos cañoncitos para proteger la isla Dickson.

Y explicó para qué hacían falta allí los cañones. Por entonces la flota estaba mal de armamento pero, pese a todo, se enviaron cañones a Dickson.

La Dirección General de la vía marítima del Norte incluso en tiempos de paz necesitaba la ayuda del Comisariado de la Marina de Guerra. A su vez, los marinos de guerra cooperaron con el personal de dicha Dirección, tanto antes de la guerra, cuando se trasladaban buques de guerra por el Mar del Norte para reforzar la flota del Extremo Oriente, como durante ella, cuando los buques de combate volvían del Océano Pacífico al Norte. Las comunicaciones marítimas soviéticas internas y externas de aquella zona estaban defendidas por la flotilla del Mar Blanco integrada en la flota del Norte. Se formó en agosto de 1941 con unidades de la base naval del Mar Blanco.

Los marinos, los pilotos de la aviación naval y los artilleros defendían los estrechos de Nueva Zembla, los puertos y las estaciones polares en esta isla y en el Mar de Kara.

Y a veces había que combatir con fuerzas desiguales. El 13 de julio de 1941, tres destructores alemanes atacaron un convoy soviético compuesto del buque patrullero "Passat" y dos buques de la EPRON (organización dedicada a rescatar barcos hundidos), el "RT-67" y el "RT-32", que se hallaban al sureste de Teriberka. El patrullero "Passat" entró en combate desigual y se atrajo el fuego sobre sí mismo, dando a uno de los barcos custodiados la posibilidad de alejarse. El jefe del "Passat", teniente V. Okunévich, dirigió el combate hasta el último instante y pereció junto con su buque.

Poco después, el patrullero "Tumán", hallándose de vigilancia junto a la isla Killdin, sufrió un ataque inesperado de tres destructores fascistas. La dotación del barco soviético, que contaba tan sólo con dos cañones de 45 milímetros, se batió heroicamente contra el enemigo. El barco sucumbió en combate desigual. El jefe de la nave "Tumán", teniente L. Shestakov, al carecer de la posibilidad de salvar a toda la tripulación, quedó en el barco y desapareció junto con él.

El fracaso de la "guerra relámpago" en el Frente Oriental, incluida la dirección de Múrmansk, obligó a los fascistas a actuar con más intensidad aún en las vías marítimas del Norte soviético. Sus submarinos aparecieron en la parte oriental del Mar de Barents y llegaban a los estrechos Yugorski Shar y Mátochkin Shar. De enero a marzo de 1942, los alemanes minaron secretamente la parte norte del Mar Blanco y los accesos al golfo de Kola. Desde el mes de marzo su aviación comenzó a bombardear intensamente Múrmansk.

Pero la navegación en nuestras comunicaciones marítimas no se interrumpió ni un solo día.

Precisamente entonces incrementamos nuestras fuerzas en el Norte: se entregó a la flotilla del Mar Blanco una brigada de dragado y se movilizaron barcos de departamentos civiles, como fuerza adicional, se creó una nueva base naval, se reforzó la artillería costera y antiaérea, especialmente en la zona de la boca del Mar Blanco y los estrechos de Nueva Zembla y crearon los llamados puntos de "estacionamiento" donde podían ocultarse los transportes y los convoyes si surgía el peligro de ataque de barcos de superficie o de submarinos del enemigo.

Sin embargo, el modo más seguro de protección de los barcos era la escolta con buques de guerra. Los convoyes de más valor marchaban con protección circular, que incluía agrupaciones especiales de buques de búsqueda y ataque para perseguir y aniquilar a los submarinos enemigos. Los buques de protección y las agrupaciones de búsqueda y ataque cooperaban con la aviación. Por lo general, tales operaciones transcurrían al comienzo y al final de la navegación por el Artico y se relacionaban con el traslado de los rompehielos y transportes de Arjánguelsk al Artico y viceversa.

El mando naval alemán inició la preparación para actuar en la vía marítima del Norte mucho antes de comenzar el ataque a la Unión Soviética. Durante una serie de años, la exploración alemana fue recogiendo información acerca de la economía del Norte soviético, las condiciones de navegación por los mares árticos, el equipamiento de las líneas por los mares del Norte, etc. Ahora se sabe ya que la exploración japonesa ayudaba intensamente a los alemanes a obtener dicha información.

El 24 de agosto de 1942, el capitán de navío Maund, oficial superior de la misión militar inglesa en Arjánguelsk, comunicó al mando de la flota del Norte que, según la exploración británica, hacía unos días que el acorazado "de bolsillo" (crucero pesado) alemán "Admiral Scheer" había escapado de Westfiord, en Noruega, marchando en dirección desconocida, sin que hasta entonces se le hubiera localizado.

La comunicación del oficial inglés no podía menos de poner en guardia al mando de la flota del Norte, aunque esta noticia del "Scheer" no era ninguna sorpresa. En el verano de 1942 no se excluía la posibilidad de que barcos de guerra incursionaran no sólo en la parte oriental del Mar de Barents, sino también en el de Kara. Se tomaron medidas preventivas con antelación.

El mando hitleriano calculaba frustrar nuestra navegación por el Artico en 1942. Quería demostrar que las comunicaciones marítimas del Norte, incluso a mil millas del frente, se encontraban bajo los golpes de la Marina alemana. La operación se proyectó para la segunda mitad de agosto y comienzos de septiembre. Y tampoco esto era casual: por este

tiempo debían pasar por el Mar de Kara en ambas direcciones varias caravanas. La exploración japonesa informó a los enemigos sobre una de ellas, que a comienzos de julio salió de la bahía de Providenia hacia el Oeste. Rompehielos de línea y buques rompehielos conducían los convoyes. Los fascistas calculaban destruir de un solo golpe no sólo los transportes con cargamento de valor, sino también toda la flota de rompehielos del sector occidental del Artico. Los buques de línea de superficie alemanes se proponían colocar minas en las aguas soviéticas, bombardear los puertos y lugares de estacionamiento de barcos en la isla Dickson, en Narián Mar y Amderm y hundir los barcos de pesca soviéticos. Para apoyar a los buques de superficie alemanes designaron submarinos y aviones de reconocimiento.

El éxito de la operación se basaba en el efecto de la sorpresa. Las incursiones al Mar de Kara debían hacerse alrededor del cabo Zhelanie (los marinos soviéticos vigilaban menos esta región), recibiendo de los submarinos situados aquí las últimas informaciones.

El 13 de julio, la operación recibió la aprobación del Estado Mayor General naval en Berlín con el nombre convencional de "Wunderland" ("País de las maravillas").

La operación comenzó el 10 de agosto con salida de los submarinos al lugar de destino. En la mañana del 16 de agosto, salió de Nárvik el acorazado "Admiral Scheer", comandado por el capitán de navío Meendsen-Bohlken. Esta nave, con un desplazamiento superior a doce mil toneladas, contaba con veinte cañones, entre ellos, seis de diez pulgadas; ocho cañones antiaéreos y ocho lanzatorpedos. La poca visibilidad le facilitó el movimiento oculto.

El 19 de agosto, el "Admiral Scheer" llegó al cabo Zhelanie, lugar de cita con uno de los submarinos. Tras recibir la información complementaria acerca del estado de los hielos, el buque de línea entró en el Mar de Kara. Dedicó varios días infructuosos a la búsqueda de los transportes soviéticos. Entretanto, el tiempo destinado a la operación pasaba. En la mañana del 23 de agosto, el jefe del buque recibió del mando por radio la comunicación de que una caravana de diecinueve transportes acompañada de cuatro rompehielos iba camino

del estrecho de Vilkitski rumbo al Oeste. Suponiendo que los transportes seguirían su marcha sólo cuando el viento cambiara de dirección y limpiara el estrecho de hielos, el jefe del buque de línea decidió ocupar posiciones en el probable camino, cerca de la península Taimyr. Pero los fascistas erraron en aus cálculos. Subestimaron la experiencia y la maestría naval de los marinos soviéticos. Los transportes pasaron con éxito entre los hielos. Al perder la esperanza de atacar al convoy grande que llegaba del Este, el jefe del buque decidió limitarse al ataque a los transportes situados en el estrecho de Vilkitski.

En la mañana del 25 de agosto, el buque de línea se dirigió al banco Ermak. Cerca de las 12 del día, los fascistas vislumbraron los mástiles del buque rompehielos "Sibiriakov" que marchaba a la Tierra del Norte con cargamento para la estación meteorológica. El buque de línea apresuró la marcha y se acercó. A las 12 horas y 18 minutos, "Sibiriakov" comunicó a Dickson que le perseguía un barco enemigo. Media hora después, el buque de línea abrió fuego sobre el rompehielos. "Sibiriakov", que no tenía más que dos cañones viejos, comenzó a responder tratando al mismo tiempo de ocultarse con su propio humo. Sin embargo, habiendo recibido varios impactos de proyectiles pesados, comenzó a arder y sumergirse.

Los acontecimientos siguientes se produjeron de esta forma:

En cuanto se puntualizó la información recibida de Maund, el Estado Mayor soviético de las operaciones navales del sector occidental del Artico comunicó a todos los barcos en alta mar y las estaciones costeras la posibilidad de que apareciera un buque de línea enemigo. Las radiocomunicaciones en el Artico trabajaban con precisión. Aunque al pasar por determinadas regiones, llamadas "zonas de silencio" se prohibía que funcionaran las plantas de radio de los barcos, en todas las naves escuchaban a determinadas horas las transmisiones del centro de radio de la isla Dickson y recibían a tiempo la información necesaria. Los aparatos de la aviación polar soviética vigilaban a los barcos desde el aire. Desde la isla Dickson informaban cada mañana por radio a Moscú del

movimiento de los transportes y del trabajo de los puertos del Artico. Los radistas del centro de Dickson y también en las numerosas estaciones polares soviéticas hacían guardia durante las veinticuatro horas. Con los auriculares bien ajustados procuraban captar, entre el caos de ruidos que llenaban la atmósfera, las llamadas de los barcos y puntualizar lo que ocurría en la ruta marítima del Norte y fuera de ella.

Después de hundir al "Sibiriakov", el jefe del "Admiral Scheer" ya no podía contar con la sorpresa de sus acciones en el Mar de Kara. Los piratas comenzaron a apresurarse, con más razón que el estado de los hielos en el estrecho de Vilkitski se agravaba rápidamente por la influencia de los vientos Noroeste. Antes de abandonar el Mar de Kara, el jefe del buque alemán decidió atacar a la isla Dickson, destruir el puerto y la central de radio, privar a la ruta marítima del Norte de su base principal en la parte occidental. Los fascistas se proponían hacer un desembarco, tomar prisioneros a los dirigentes del Estado Mayor de operaciones navales del Artico y apoderarse de importantes documentos y planes de navegación por la vía marítima del Norte.

E. Suziúmov, ex ayudante del delegado represenante del CED para los transportes del Norte, relata como sigue el ataque del buque de línea alemán a Dickson.

"El 27 de agosto, aprovechándose de la niebla matinal, el buque se acercó arteramente a Dickson, entró en la rada exterior y abrió fuego de artillería contra el puerto, el poblado pacífico y la estación polar de radio. Este ataque no cogió desprevenidos a los habitantes de la isla. El buque fue descubierto a tiempo desde el puesto de observación del Nuevo Dickson y, cuando pocos minutos después apareció ante el estrecho de Vega que conducía a la bahía interna y abrió fuego, en la isla ya se habían preparado para la defensa.

"Desde la orilla disparó inesperadamente para los fascistas un cañón de seis pulgadas. Estaba en el embarcadero retirado de la batería costera y preparado para su traslado a Nueva Zembla. Con ayuda de los marineros soviéticos, el primer teniente Korniakov dio la media vuelta al cañón y abrió fuego contra el buque fascista.

"Cuando en cubierta del "Admiral Scheer" explotaron varios proyectiles lanzados por este cañón, los hitlerianos tuvieron que desistir del desembarco. El buque cambió de rumbo y comenzó a retirarse rápidamente hacia el Norte. En la huida, los piratas soltaron varias andanadas contra el puerto y el poblado. Pero no hicieron más que destruir los baños, incendiar los bidones de aceite usado junto a la planta eléctrica y dañar en algunos sitios el campo de antenas. Las radiocomunicaciones no se interrumpieron un solo minuto. El incendio surgido en una de las casas habitadas fue prontamente sofocado por los residentes polares.

"Antes de atacar el buque, en la bahía se encontraban, además del barco "Dézhnev", otros dos: el "Revoliutsioner" y el "Kara". Los proyectiles del "Scheer" incendiaron la superestructura del "Revoliutsioner". La tripulación respondía con el fuego de sus dos cañones, y apagaba el incendio. El barco sufrió averías leves. "Kara" estaba junto a "Dézhnev". En las bodegas del "Kara" había veinte toneladas de explosivos y no existía radiocomunicación con dicho barco. Por ello, el jefe del Estado Mayor, N. Ereméiev, corrió hacia allá en una lancha motora y, bajo los proyectiles del buque alemán, sacó al barco de la zona de fuego."

Así pues, los defensores de Dickson no vacilaron y entraron en combate contra el enemigo temible. En la lucha contra los fascistas perecieron varios marinos del patrullero "Dézhnev".

La aparición de la flota de guerra alemana en la ruta marítima del Norte llamó la atención del Comandante en Jefe. Escuché un serio reproche por haber dejado pasar "delante de las narices de Golovkó" (es decir, cerca de la base principal de la flota) buques enemigos. El reproche era justo. Por las experiencias de la primera guerra mundial y el pasado inmediato, sabíamos que los almirantes alemanes procuraban realizar precisamente esas operaciones sorpresivas. La guerra de cruceros era una especie de credo táctico del almirante Raeder.

A este respecto, el raid del "Admiral Scheer" a las aguas del Artico no le aportó laureles. La operación "Wunderland" prácticamente fracasó. El buque de línea no cumplió su mi-

sión: hundir los barcos mercantes soviéticos. En Dickson no sufrió ni uno solo de los objetivos importantes. Los alemanes no consiguieron interrumpir la navegación por la ruta marítima del Norte. Lo único que logró el buque hitleriano fue hundir el "Sibiriakov". Pero esta "victoria" del buque de línea armado con cañones de gran calibre sobre un viejo rompehielos débilmente armado no brindó glorias a la Marina de Guerra fascista. Los hitlerianos se alejaron de Dickson cuando los primeros proyectiles cayeron sobre su barco. También fracasaron las acciones de los submarinos alemanes durante el raid del "Scheer".

Desde finales de agosto de 1942, la aviación fascista y los torpederos comenzaron a colocar minas en los accesos a Arjánguelsk, en la región del cabo de Kanin Nos, junto a la isla Kolgüev y junto a la costa noroeste de Nueva Zembla. Los siembraminas submarinos colocaban minas magnéticas y acústicas en la entrada occidental de los estrechos Mátochkin Shar y Yugorski Shar.

No puede negarse que en 1942 el enemigo logró crear una situación tensa en algunas rutas árticas de las comunicaciones internas soviéticas. Sin embargo, no pudo alterar sustancialmente, y menos aún interrumpir la navegación por el Artico. En el primer período de la guerra, los transportes realizaron más de mil trescientas travesías. Las pérdidas de la flota soviética en este tiempo fueron de siete transportes, siete buques de protección y diez auxiliares.

En 1943, la tensión de la lucha en las comunicaciones internas árticas no sólo no se alivió, sino que aumentó. Desde la segunda mitad de febrero, el enemigo comenzó a emplear ampliamente la aviación.

La experiencia de los primeros años de guerra mostró de forma convincente al mando soviético hasta qué punto son importantes las comunicaciones marítimas internas en el Norte. La subestimación de su defensa fue un serio fallo en la preparación de la flota del Norte en los años prebélicos. Además allí había evidente insuficiencia de fuerzas.

Por ello adquiere mayor importancia el hecho de que fuera tan pequeño el número de pérdidas de barcos soviéticos en las vías marítimas internas del Artico, gracias a las medi-

das correctas tomadas, aunque con cierto retraso. Al mismo tiempo, esto evidencia los grandes fallos del mando enemigo.

PARAMOS AL ENEMIGO

Novorossiisk es un puerto intranquilo. El sorpresivo viento de la montaña –el borá– obliga siempre a estar alerta. En mi juventud también yo "sentí miedo" cierta vez que ese viento casi lanzó a un banco de arena al crucero "Chervona Ukraina", donde por entonces yo era ayudante de jefe.

El 26 de abril de 1942 volví de nuevo a Novorossiisk. Recuerdo que ese día, junto con S. Zhávoronkov, jefe de la aviación de la Marina de Guerra, observamos en las afueras de la ciudad un combate aéreo. En lugar de la gorra llevábamos puestos cascos; a nuestro alrededor caían con frecuencia fragmentos de proyectiles antiaéreos. Vimos cómo dos aviones fascistas se estrellaron en la bahía de Tsemés. Pero los aviones enemigos lograron llegar a la ciudad y arrojar bombas que ocasionaron incendios y destrucciones.

Aquel ataque aéreo era característico para aquellos días. La aviación alemana los realizaba cada vez con mayor frecuencia actuando desde los aeródromos de Crimea. Al principio esto lo explicábamos creyendo que el enemigo quería frustrar nuestros suministros a Kerch, en los que la flota consumía grandes esfuerzos. Por entonces no era fácil prever que dos o tres meses después, el enemigo comenzaría a asaltar a Novorossiisk. Nuestra atención se concentraba principalmente en la defensa de la península de Kerch. Las intenciones posteriores del mando alemán, no estaban aún claras para nosotros. Pero los acontecimientos se aproximaban. . .

En el verano de 1942, los hitlerianos desplegaron la ofensiva contra Stalingrado y el Cáucaso. Las costas del Cáucaso y sus puertos resultaron amenazados. Los alemanes necesitaban en grado sumo Novorossiisk para abastecer por vía marítima a su ejército cuando, según sus planes, avanzara a lo largo de la costa hacia el Sur.

El papel, imperceptible a simple vista, de la flota del Mar Negro en la defensa del Cáucaso se sentía como nunca en esos días.

He aquí lo que escribió, por ejemplo, el historiador inglés B. Tunstall en 1942, cuando aún no necesitaba falsificar los acontecimientos:

"En el curso de la presente guerra, la estrategia naval de Rusia se planeaba y realizaba con bastante juicio; además contribuyó al éxito del Ejército Rojo en un grado mucho mayor de lo que se conoce usualmente. En el Mar Negro hizo fracasar la invasión del Cáucaso por mar y, al mismo tiempo, la flota rusa dificultaba las comunicaciones enemigas por las costas de Bulgaria y Rumania con gran severidad.

"... Los éxitos de la flota roja son extraordinarios, por cuanto pese a haber perdido Odesa y Nikoláiev y, ahora, Sebastopol, no sólo ha conservado su dominio en el Mar Negro, sino que lo ha conseguido a pesar de los incesantes ataques de la aviación del ejército terrestre del enemigo."[1]

Sí, indudablemente, la flota del Mar Negro impidió la "invasión del Cáucaso por el mar", lo mismo que impidió a los alemanes valerse de los puertos y las comunicaciones costeras, cuando les eran tan necesarias para avanzar por tierra.

Cuando el 12 de mayo regresé a Moscú, en el Gran Cuartel General no sólo seguían con alarma los acontecimientos en la península de Kerch, previendo su penoso final, sino que les preocupaba la creación de las líneas de defensa en la península de Tamán que cerraran el paso al enemigo hacia Tuapsé y Novorossiisk.

El Gran Cuartel General concedía gran importancia a esta última. "Los alemanes no deben ocupar Novorossiisk" –me dijo J. Stalin en las duras jornadas de la lucha por el Cáucaso.

El 17 de agosto se creó la zona de defensa de Novorossiisk (ZDN). La componían el 47 ejército del Frente del Cáucaso del Norte, los buques y las unidades de la flotilla de Guerra de Azov, las bases navales de Temriuk, Kerch y Novorossiisk y una agrupación aérea (112 aviones). El general

---

[1] B. Tunstall. *La guerra mundial en el mar*. Londres, 1942.

mayor G. Kótov, jefe del 47 ejército, fue nombrado jefe de la ZDN y, el contralmirante S. Gorshkov, jefe de la flotilla de Azov, subjefe para las cuestiones navales y miembro del Consejo militar de la zona.

Nosotros ya sabíamos por experiencia qué importante papel desempeñaría la artillería costera en la defensa. Las baterías estacionarias y las móviles, formando dos grupos, se preparaban para rechazar los ataques del enemigo.

A finales de agosto, el enemigo llegó a los accesos de Novorossiisk. Los barcos y unidades de la flota del Mar Negro se mantuvieron con firmeza junto a las tropas del 47 ejército.

A precio de enormes pérdidas, el enemigo logró ocupar casi toda la ciudad. Bajo el control de las tropas soviéticas solamente quedó uno de sus accesos, la costa de la bahía Tsemés. Pero precisamente por eso los fascistas no lograron nunca utilizar el puerto de Novorossiisk, el más grande en la parte norte de la costa del Cáucaso. Ni un solo barco alemán entró en el puerto, y ni siquiera en la propia ciudad los hitlerianos podían sentirse dueños: todas las manzanas de casas estaban batidas por la artillería soviética.

La lucha por Novorossiisk fue para los marinos del Mar Negro una especie de punto de viraje. En febrero de 1943, en la bahía de Tsemés, cerca de Novorossiisk, se efectuó un desembarco que desempeñó un enorme papel en la liberación de la ciudad. Después siguieron un desembarco grande tras otro realizados por la flota, participando en la liberación de sus bases navales militares.

En Novorossiisk se cerró definitivamente a los invasores alemanes el paso hacia la costa del Cáucaso. Y un año después, las tropas y la Marina soviéticas les arrojaron del Cáucaso. Precisamente entonces la consigna de "¡Mantenerse firmes hasta la muerte!" fue sustituida por la de "¡Adelante, hacia el Oeste!" Pero de ello hablaremos más adelante. Ahora, algunas palabras sobre Tuapsé.

Durante los años de la Gran Guerra Patria, en Tuapsé tenían su base los buques de la flota del Mar Negro. Esta bahía era poco apropiada para los estacionamientos prolongados: el tiempo de otoño, poco apacible, y el "tiagún" –olas

tormentosas en la rada– causaban a veces incluso averías. Sin embargo, precisamente aquí es donde se efectuaba más de una vez el embarque de tropas. Así ocurrió en 1941 para el traslado de las reservas a Sebastopol. Por su parte, el crucero "Krasni Kavkaz" recibía a bordo en Tuapsé el material de guerra y hombres que participaron en la operación Kerch-Feodosia.

Desde la tercera década de agosto hasta casi fines de diciembre de 1942, cuando las tropas alemanas intentaban ocupar este puerto, se desarrolló por él una lucha encarnizada. La ocupación de Tuapsé estaba planificada por los alemanes como parte de la operación "Edelweiss" (toma del Cáucaso). En sus sueños de paso de la Gran Cordillera del Cáucaso (Gran Cáucaso) y su posterior avance hacia Tbilisi, los hitlerianos deseaban utilizar Tuapsé para el suministro marítimo de sus tropas por mar.

Desde el 6 de agosto, en la dirección de Maikop-Tuapsé comenzó la ofensiva de una fuerte agrupación de tanques enemigos. Surgió la amenaza de una incursión enemiga hacia el mar, en la zona de Tuapsé. Por eso, el mando soviético tomó medidas urgentes para reforzar el 18 ejército soviético que defendía el paso por las montañas en el camino hacia el puerto. El general mayor A. Grechko mandaba dicho ejército.

El enemigo logró acercarse al puerto Goitjski, por el cual se abría el paso a Tuapsé. Pero las tropas soviéticas resistieron tenazmente. Y no sólo las tropas. En los difíciles días de octubre de 1942 todo el activo del partido de Tuapsé se movilizó en defensa de la ciudad. A fines de octubre, los alemanes fueron arrojados al otro lado del río Pshish, que bajaba tras el puerto montañoso Goitjski.

El almirante I. Isakov, mi ayudante, por entonces miembro del Consejo Militar del Frente de Transcaucasia, fue herido gravemente en la defensa de Tuapsé.

Se logró salvar a Isakov que trabajó fructuosamente largo tiempo aún para la Marina soviética. En los últimos años ya no estábamos relacionados por necesidades del servicio. Nos encontrábamos de vez en cuando y nos escribíamos con poca frecuencia.

STALINGRADO

El verano y el otoño de 1942 fueron difíciles, muy difíciles, para el Ejército y la Marina de Guerra soviéticos. Difícil fue obligar a retroceder a la máquina bélica de la Alemania fascista, por entonces todavía bastante poderosa. Los alemanes aún tenían fuerzas para comenzar ese año una gran ofensiva de verano. Sus ejércitos llegaron hasta el Gran Cáucaso y desplegaron los combates en las calles de Stalingrado.

Estos meses permanecerán eternamente en la memoria del pueblo, lo mismo que las críticas semanas de los combates en los accesos a Moscú en octubre de 1941, la defensa de Sebastopol y Odesa y los novecientos días del bloqueo de Leningrado.

En la ofensiva del verano de 1942, el enemigo logró éxitos notables al precio de inauditos esfuerzos. Pero los soviéticos tenían fe en su victoria definitiva sobre el enemigo y estaban dispuestos a resistir cualquier prueba. Todo esto auguraba un viraje decisivo en la contienda. La guerra popular, que abarcaba a todo el país, se hallaba en pleno apogeo. Combatían el frente y la retaguardia, los militares y los civiles, los hombres y las mujeres.

El primer año de la guerra, el más difícil, fue para nosotros, los militares, una gran escuela. Los combatientes y los jefes no sólo aprendieron a resistir hasta morir, sino también, donde esto era posible, a pasar a la ofensiva. Los jefes militares además de dirigir batallas, aprendieron a elaborar planes de grandes operaciones estratégicas. Se formaron jefes de talento que cumplían las directivas del Gran Cuartel General con habilidad, creatividad e iniciativa. Con el traslado de las fábricas a la profunda retaguardia y la construcción de nuevas, el país suministraba al frente los más modernos medios técnicos de combate y, además, en las cantidades requeridas. En otoño de 1942, la heroica retaguardia enviaba a Stalingrado, donde se decidía no sólo la suerte del ejército del general alemán Paulus, sino algo más importante, tanques, aviones, cañones y todo lo necesario para la grandiosa batalla.

La batalla de Stalingrado mostró con nueva fuerza la superioridad del arte militar y los medios técnicos soviéticos. A Hitler no le quedaba más que conmemorar su derrota en Stalingrado con tres días de luto nacional. El resultado más importante de esta batalla consistió en que la iniciativa estratégica pasó definitivamente a manos de las Fuerzas Armadas soviéticas.

Cierto que el verano de 1943, en Kursk, el mando alemán intentó tomarse la revancha, pero fue inútil. Como se sabe, los ataques de respuesta de las tropas soviéticas se sucedieron sin tregua.

Todo marchaba ya hacia la victoria definitiva del pueblo soviético sobre los ocupantes hitlerianos.

En la literatura histórico-militar y en las memorias se concede una alta calificación a las hazañas castrenses de los marinos de guerra en la batalla de Stalingrado. El ex jefe del 62 ejército, V. Chuikov, señalaba en sus recuerdos:

"Se ha dicho mucho del heroísmo de los marinos de la flotilla del Volga. Yo sólo quiero agregar que este heroísmo era digno de los mejores hechos de esta colosal batalla."

En julio de 1941, el Comisariado del Pueblo de la Marina de Guerra presentó en el CED la proposición de formar en el Volga un destacamento de instrucción para preparar, en las tranquilas condiciones de la profunda retaguardia, el personal destinado a completar las flotas activas. En los días de octubre, cuando los alemanes realizaban la ofensiva a Moscú, este descatamento se transformó en flotilla militar del Volga. Contaba con seis lanchas cañoneras que eran barcos fluviales reequipados, quince lanchas blindadas, cerca de treinta draguaminas y dos baterías flotantes.

De aquí se deduce que ya en 1941, el CED y el GCG tenían en cuenta la importancia militar del Volga como poderosa arteria de transporte. En 1942, con la aproximación del frente, se previeron grandes operaciones de transporte por la vía del Volga. Pero entonces nadie pudo imaginarse que precisamente aquí pronto emprendería el enemigo una ofensiva decidida para penetrar en el Volga, y que la flotilla del Volga estaba llamada a cumplir misiones responsables, no sólo para asegurar el movimiento de los barcos, sino también en la

propia batalla de Stalingrado. En abril de 1942 aparecieron síntomas de la preparación de la ofensiva alemana.

Nada más iniciarse la navegación, caravanas de barcos y barcazas acudían al Volga. Entre el torrente de diversos cargamentos, los más importantes eran los productos del petróleo, de ellos dependía la capacidad combativa de los frentes soviéticos.

En junio, aviones de reconocimiento alemanes aparecieron sobre el caudaloso río ruso. Anunciaban una seria amenaza desde el aire. Y, en efecto, en julio la aviación hitleriana comenzó a minar los canales. Cuando llegaba la noche, a todo lo largo del río, desde Astrajan a Sarátov, se oía en el aire, aquí y allá, el furioso rugido de los aviones fascistas y las minas caían al agua.

Surgió una amenaza seria para la navegación. Las minas electromagnéticas exigían medios especiales de lucha: rastras y dragaminas desimantados. Nosotros no teníamos en el Volga ni una cosa ni otra. Tuvimos que adaptar a toda prisa para dragaminas una veintena de barcos fluviales de madera y algunas barcazas. Para mandar la brigada de dragaminas creada de esta manera se nombró al contralmirante B. Joroshkin, viejo marino y experto especialista. Los grupos de su brigada se dirigían rápidamente a los sectores peligrosos situados entre Astrajan y Sarátov.

En julio se perfiló la dirección del golpe enemigo desde el gran meandro del Don directamente hacia Stalingrado. En un tiempo relativamente corto, los hitlerianos colocaron en el Volga hasta trescientas cincuenta minas. A veces no nos daba tiempo a desactivarlas, y entonces amenazaba el peligro de la suspensión del tráfico por el río. El mes de mayor tensión fue agosto. Quinientos puestos de observación desplegados para descubrir las minas lanzadas, decenas de buques y lanchas artillados que realizaban el desminado casi las veinticuatro horas del día y la elección de canales de rodeo aseguraban a duras penas la navegación. Además, la aviación alemana comenzó a bombardear los barcos en los puertos y durante las travesías. Se combatía tenazmente contra minas

y aviones a lo largo de mil kilómetros. Los cargueros ya no marchaban solos, como antes, sino en caravanas y escoltados por barcos de guerra armados con cañones antiaéreos.

El mando de la flotilla procuraba por todos los medios posibles asegurar la navegación por vía tan importante como la del Volga. Pero el enemigo era cada vez más activo. Los marinos rechazaban heroicamente la presión de los hitlerianos, despreciando los riesgos. Precisamente en este período perdimos por los bombardeos cerca de sesenta barcos diversos. Hasta veinte barcos se hundieron por explosión de minas. Junto a Stalingrado se hundieron los barcos "Timiriázev" y "Académik Liádov", los remolcadores "Altái" y "Leningrádskaya Pravda". Pero el tráfico por el río continuaba. Las tripulaciones de los barcos civiles actuaban en las condiciones de peligro con la misma decisión que los marinos de guerra.

La dura misión encomendada al contralmirante Joroshkin se hizo en agosto mucho más difícil. A la vanguardia del rastreo, Joroshkin se hallaba en los sectores de mayor peligro animando a los suyos con el ejemplo personal. Cuando a doscientos kilómetros más abajo de Stalingrado, junto a Nikolski, se acumularon los convoyes formando un tapón, Joroshkin se dirigió en seguida a ese sitio con dos lanchas blindadas. En los accesos a Nikolski se oyó una fuerte explosión y la lancha blindada en que flameaba la bandera de Joroshkin se fue a pique envuelta en llamas. La segunda lancha blindada que le seguía a corta distancia, cuando llegó al lugar de la explosión ya no encontró a nadie ni nada: pereció toda la tripulación junto con el valeroso almirante.

El mando del frente de Stalingrado, al que la flotilla se subordinaba operativamente por decisión del Gran Cuartel General del Jefe Supremo, la ayudó con sus cazas. Los llamados aeródromos de emboscada sirvieron con éxito para la defensa de los barcos fluviales contra la aviación alemana.

En aquellos días, los artilleros antiaéreos de los barcos fluviales hicieron gala de un heroísmo excepcional. Los marinos artilleros del "Socrat", que navegaba con barcazas, resistieron cuarenta y ocho ataques de los aviones alemanes.

Lograron derribar tres bombarderos. Todo el cargamento llegó a su destino.

Para escoltar las caravanas se empleaban extensamente lanchas blindadas. Tan sólo en el mes de agosto, las lanchas blindadas de la brigada de barcos fluviales rechazaron ciento sesenta y dos ataques aéreos. El 2° grupo de lanchas blindadas rechazó ciento noventa ataques aéreos y derribó cuatro aviones fascistas.

Las nuevas minas alemanas de alta sensibilidad dieron mucho trabajo a las dotaciones de los dragaminas. Por entonces, el enemigo empleaba en el Volga diversas minas de influencia. Con ellas chocaron cargueros y buques de guerra incluso después de reiterados barridos de los canales. Se encontraron minas en las que los dispositivos podían explotar sólo al día siguiente de haberlas sembrado. Todo esto imponía dragar el río constantemente.

Cuando el peligro fue aumentando para Stalingrado, la flotilla, por decisión del mando del frente, concentró todas sus fuerzas en el apoyo artillero a las unidades terrestres que se combatían en las líneas defensivas. La ofensiva del 4° ejército alemán de tanques desde la zona de Kotélnikovo y Abgánerovo impuso la necesidad de agrupar todos los barcos al sur de la ciudad, donde los ejércitos soviéticos 64 y 57 mantenían la defensa.

Tres lanchas cañoneras y seis blindadas y dos baterías flotantes de la 1ª brigada de buques cooperaban con el 64 ejército. La 2ª brigada, compuesta por cuatro lanchas cañoneras y cuatro blindadas se hallaba subordinada operativamente al mando del 57 ejército.

Una de las grandes unidades del 64 ejército, con la que los barcos tuvieron que cooperar más estrechamente fue la 422 división de infantería. En los críticos días de los combates de agosto y septiembre de 1942, la división estaba sumamente necesitada de apoyo de fuego y el apoyo vino de la flotilla del Volga. Al llegar la noche, los barcos ocupaban posiciones más cerca del enemigo y, al amanecer, lo destruían.

Desde fines de agosto de 1942 se desplegó la lucha directa por Stalingrado. Por indicación del Estado Mayor General de la Marina, el mando de la flotilla propuso al Consejo Militar

del Frente concentrar cierta parte de los barcos por el norte de la ciudad, hacia donde presionaba el enemigo. La proposición se aceptó.

Desde este momento, los barcos apoyaron sin cesar con fuego los órdenes combativos de las tropas soviéticas. El fuego de los cañones navales se distinguía por su elevada efectividad. La batería ferroviaria de la flotilla, de seis pulgadas, que disparó el 8 de septiembre por vez primera, creó muchas dificultades a los alemanes. En los días en que la ciudad sufría cruentos ataques, esta batería maniobraba entre la fábrica "Barricady" y la de tractores. La batería resistió muchos ataques de la aviación, pero no interrumpió su fuego.

En los días de la batalla de Stalingrado, el transporte de tropas, medios técnicos y diferentes cargamentos de guerra a través del Volga exigía de los marinos soviéticos tanta entereza y heroísmo como la participación directa en los combates. Diré sin exagerar que en septiembre-octubre los transportes desde la orilla izquierda del Volga a la ciudad y los flancos de nuestros ejércitos eran para Stalingrado cuestión de vida o muerte. Cierto que los principales transportes los realizaron las tropas de ingenieros del frente. Pero sin la participación de la navegación fluvial y los barcos de combate de la flotilla, esto no hubiera sido posible.

La vitalidad combativa del 62 ejército, comandado por V. Chuikov, dependía totalmente del abastecimiento constante de munición y refuerzos llegados del otro lado del río. En estos días, el enemigo se esforzaba al extremo por interrumpir los transportes y la flotilla hacía cuanto podía por mantenerlos. Todos los medios posibles se empleaban para ello: los barcos de guerra, las lanchas y los remolcadores fluviales.

Durante la batalla de Stalingrado se transportaron a través del río, bajo el fuego del adversario, más de ciento treinta mil hombres, cuatro mil trescientas toneladas de diferentes cargamentos, mil novecientos veinticinco cajones de minas, seiscientos veintisiete camiones y carros de caballos.

Esto no es, por supuesto, todo lo trasladado al frente de Stalingrado. He aquí una cifra elocuente: diferentes medios flotantes hicieron más de treinta y cinco mil viajes a través

del Volga. Esto es también una manifestación de la epopeya heroica en la que participaron con igual valentía y valor las unidades de ingenieros zapadores, los marinos fluviales y los de la flotilla. Todos los jefes militares participaron personalmente en el aseguramiento de los transportes, incluso el jefe del Frente. Todos los barcos de la flotilla, los cargueros y las barcazas del Volga tomaron parte en los transportes.

El enemigo batía con su fuego todo el canal del río junto a Stalingrado, por lo cual había que actuar de noche. Las lanchas y los barcos salían ocultamente de las ensenadas, en los orígenes del río Ajtuba, aunque por lo común no lograban llegar a los muelles de la ciudad sin que el enemigo los percibiera. Les descubrían con frecuencia mediante las bengalas de iluminación, y entonces arrojaban sobre ellos ráfagas de fuego. Otros barcos de guerra procuraban neutralizar los puntos de fuego del enemigo, pero esto no era fácil. Las cortinas de fuego se levantaban una tras otra ante los barcos procurando batirlos en el centro del río.

Las mayores dificultades del transporte se presentaron durante el movimiento de los hielos en otoño. Las tripulaciones tenían que recurrir a diversas maniobras para evitar que sus embarcaciones fueran apresadas entre los hielos.

Al recordar las acciones de las lanchas blindadas de la flotilla del Volga en los días de la heroica defensa de Stalingrado y durante todo el tiempo de su existencia quisiera hacer un inciso.

En todas las flotillas fluviales que cooperaban con las unidades terrestres, las embarcaciones más cómodas en todos los sentidos fueron precisamente las lanchas blindadas. Estas naves de poco calado, además blindadas, cumplían maravillosamente con su cometido cuando acompañaban directamente a las tropas a lo largo de las vías fluviales o en los pasos de ríos.

A la artillería, bastante poderosa, de los monitores se acudía en la práctica con menos frecuencia que a los cañones de 76 milímetros de las lanchas blindadas y a sus ametralladoras de gran calibre, calculadas para actuar en las inmediaciones de las orillas. En las operaciones en los ríos resultaban sumamente necesarios esta especie de "tanques fluvia-

les", pequeñas y ágiles embarcaciones capaces de batir a los tanques terrestres y resistir su fuego. Esquivaban con éxito el fuego de los cañones de gran calibre mediante la maniobra; podían acercarse bastante al objetivo y disparar a bocajarro. Eran, en fin, barcos universales para la guerra en los ríos.

En la última etapa de la guerra, cuando el ejército avanzaba impetuoso, las flotillas fluviales prestaron grandes servicios a las unidades terrestres, y las lanchas blindadas fueron reconocidas por todos como los barcos más adecuados para el acompañamiento de las tropas. No fue casual que tales naves actuasen en el Dniéper y hasta en el curso alto del Danubio, el Vístula, el Oder y el Spree y, en la derrota del ejército de Kvantung, en los ríos Amur, Sungari y Ussuri.

A mediados de septiembre, los hitlerianos intentaron dominar el centro de Stalingrado. Por decisión especial del GCG del Jefe Supremo, la 13 división de la Guardia del general A. Rodímtsev, muy famosa después, se designó para reforzar el 62 ejército. Había que trasladarla a través del Volga. Esta tarea la cumplieron los buques de combate de la flotilla. En la noche del 15 de septiembre, bajo un fuego incesante del enemigo, las lanchas blindadas y los dragaminas forzaron el río y desembarcaron el 42 regimiento de infantería de la división de Rodímtsev. La operación se realizó combatiendo y con la cobertura del fuego de los buques y la artillería terrestre. En la noche siguiente se desembarcó al resto de la división. Las tropas pasaron el río en lanchas, remolcadores, barcazas y hasta en simples barcas de pesca. Cada minuto era valioso. La ciudad pasaba por un momento crítico.

No fue un simple traslado de tropas, sino mas bien un verdadero desembarco con protección de buques de combate y, con fuerte resistencia del enemigo. Y casos como este abundaban.

En la batalla de Stalingrado, los marinos se batieron no sólo en los barcos de la flotilla, sino también en las filas de las brigadas de infantería de marina, regimientos y destacamentos mixtos de infantería de marina.

Los barcos de la flotilla del Volga completaban su personal con marinos fundamentalmente de las flotas del Báltico, el Mar del Norte y el Mar Negro; en cambio, las brigadas de

infantería de marina se completaban con hombres de la flota del Océano Pacífico y la flotilla del Amur. De aquí se tomaban principalmente también marinos para reforzar las unidades terrestres del frente de Stalingrado.

En los primeros meses de 1942 se enviaron al Ejército Rojo cerca de ciento cincuenta mil marinos. Ocurrió que en el momento de llegar los marinos del Océano Pacífico y el Amur a "Occidente" (como suelen expresarse en Extremo Oriente), en la ofensiva de primavera y verano del ejército fascista se perfiló la dirección del Volga, por lo cual la mayor parte de los marinos fueron destinados precisamente aquí, al área entre los ríos Volga y Don.

Desde los primeros días de la batalla de Stalingrado, los marinos tomaron parte en los combates terrestres.

El 23 de agosto, las unidades motorizadas de los hitlerianos irrumpieron hacia la orilla derecha del Volga, al norte de Stalingrado, en el sector Rynok-Latóshinka. El mando del frente apenas tenía reservas y el enemigo podía entrar en la ciudad de un momento a otro. Se inviaron al lugar de la probable ruptura una brigada de tanques, un regimiento de artillería antitanque y un batallón mixto de marinos, que ocupó posiciones al nordeste de la fábrica de tractores. Los marinos, llevados en camiones, entraron inmediatamente en combate. Desde la mañana del 24 de agosto hasta terminar el 26 de agosto, los marinos, junto con los voluntarios civiles, contuvieron el avanace del enemigo hasta que llegaron los refuerzos. El 28 de agosto, la defensa de este sector pasó a manos de la 124 brigada de infantería. Las lanchas cañoneras "Usiskin" y "Chapáiev", cuatro lanchas blindadas y dos baterías flotantes apoyaron con su fuego, primero a los marinos y, luego, a la 124 brigada. Precisamente entonces se emplearon por primera vez en las lanchas blindadas los morteros reactivos, las "katiushas".

Los marinos se mantuvieron firmes como rocas hasta la llegada de los refuerzos de tropas. Junto con el 282 regimiento del Ministerio de Interior y los tanques de la 99 brigada de tanques, los marinos pasaron a la ofensiva y expulsaron al enemigo de Latóshinka. Después de romper las posiciones alemanas se debería haber consolidado el éxito, pero no pudo

hacerse por la falta de fuerzas. El batallón de marinos, que había perdido casi la mitad de sus hombres, tuvo que retirarse.

A mediados de septiembre los marinos se batieron heroicamente en las calles de Stalingrado junto con la 13 división de la Guardia. A veces tuvieron que rechazar hasta diez o quince ataques del enemigo por día.

En el 64 ejército, denominado después 7° ejército de la Guardia, actuaban dos brigadas de marinos. Primero se incorporó la 66 brigada de infantería de marina, que hasta entonces había combatido en el frente de Carelia. En este período, el 64 ejército cubría los pasos a través de los ríos Don y Chir. Ya a mediados de julio, la 66 brigada se distinguió en los combates contra los tanques y la infantería del enemigo. Más tarde llegó del frente de Kalinin la 154 brigada de infantería de marina, que también participó en los combates por el Don. Por sus hábiles y audaces acciones en la lucha contra el enemigo, ambas brigadas fueron más tarde transformadas en la 11 y la 15 brigadas de infantería de la Guardia y llegaron hasta Praga. Al final de la guerra, las dos grandes unidades que sólo en parte conservaron su composición marina, mantuvieron las tradiciones combativas formadas en Stalingrado.

En el 2° ejército de la guardia había cerca de veinte mil marinos del Océano Pacífico y el Amur. Tan sólo en la 86 división de infantería se contaban hasta cuatro mil marinos. Cuando en invierno las tropas de Manstein intentaron irrumpir desde Kotélnikovo en el cerco del ejército de Paulus, el GCG del Jefe Supremo planteó al 2° ejército de la Guardia la tarea de concentrarse inmediatamente para rechazar los golpes del enemigo. Para ello, el 2° ejército tuvo que realizar una marcha de más de doscientos cincuenta kilómetros: cincuenta por día, a campo traviesa y con fuertes heladas. El ejército entró en combate sobre la marcha.

Existían grandes unidades que oficialmente no se llamaban de marina, como por ejemplo la 92 brigada de infantería, cuya mayoría eran marinos de las flotas del Norte y del Báltico. El 18 de septiembre, esta brigada, en pleno apogeo de los combates de Stalingrado, cruzó el Volga. Los infantes de

marina combatieron varios días en el centro de la ciudad. Tuvieron que reconquistar casa por casa, piso por piso y, a veces, pasarse horas enteras expulsando a los hitlerianos de los sótanos.

El 21 de septiembre, la brigada ocupó un elevador en el que después se defendieron hasta la muerte. Diez y hasta veinte veces pasaron los marinos al contraataque, sin los chaquetones de marinero, tan sólo con sus camisetas rayadas. Fue imposible contener el impulso combativo de los marinos. El 27 de septiembre, el resto de la brigada se trasladó a la isla Golodni. Con ellos se formó un batallón que de nuevo se envió a la ciudad, ahora a la zona de la fábrica "Barricady". De la brigada que comenzara los combates en septiembre quedaron pronto sólo algunos hombres. Formada casi de nuevo con marinos del Océano Pacífico, la brigada ocupó posiciones defensivas en el Sector de la fábrica Metizni. Después se batió en túmulo de Mamái, y en los últimos días de enero de 1943, limpió de fascistas una de las aves de la fábrica "Barricady".

Las bajas sufridas por los combatientes soviéticos durante la batalla por Stalingrado fueron inmensas. Pero ellos, no sólo se mantuvieron firmes en las orillas del gran río ruso, sino que además asestaron un rudo golpe sobre la máquina militar hitleriana.

La victoria junto a los muros de Stalingrado aceleró la liberación de las regiones del país ocupadas temporalmente por el enemigo y acercó el momento del final de la Segunda Guerra Mundial en Occidente y en Oriente.

No por casualidad F. Roosevelt, Presidente de los EE.UU., felicitó en nombre de su pueblo al pueblo soviético con motivo de la victoria; W. Churchill envió un telegrama y el rey de Inglaterra, George VI, regaló a los ciudadanos de Stalingrado la espada de honor.

Ya terminada la guerra, uno de los líderes de Occidente al ver las ruinas de Stalingrado, aconsejó al Gobierno soviético conservar la ciudad destruida como testimonio mudo de la historia. No lo aceptaron. ¡Hicieron bien! Los soviéticos no necesitan eso para no olvidar las pruebas gigantescas experimentadas por nuestro pueblo. La ciudad-héroe del Volga se ha reconstruido totalmente.

* * *

La victoria de las tropas soviéticas en Stalingrado fue el comienzo del viraje radical no sólo en el curso de la gran guerra patria, sino también de la Segunda Guerra Mundial. El principal resultado político-militar de este período fue el fracaso del plan germanofascista de guerra "relámpago" contra la Unión Soviética, la quiebra del mito de la invencibilidad del ejército germanofascista y la liquidación de las principales ventajas militares que la Alemania fascista tuvo al comienzo de la guerra.

El mando hitleriano proyectaba inicialmente alcanzar los objetivos de la guerra contra la URSS con el empleo de las fuerzas terrestres y la aviación e incorporando tan sólo una parte de la Marina de Guerra. Más aún, los ejércitos de tierra y la aviación debían cargar con una parte de las tareas de la lucha contra la Marina soviética. El enemigo se proponía liquidar primero la flota del Báltico y, después, la del Mar Negro, mediante la toma de todas las bases navales soviéticas desde tierra. Pero el apoyo directo de la Marina soviética a las tropas terrestres que defendían las direcciones costeras aumentó considerablemente su capacidad combativa.

Fue especialmente tenaz la lucha por las bases (Libava, Tallinn, Janko, Odesa y Sebastopol), para cuya ocupación el enemigo tuvo que neutralizar no sólo las baterías de las fuerzas terrestres, sino también de la artillería costera, los buques y otras fuerzas. La lucha por las cabezas de puente y las bases navales exigió mucho más esfuerzo y tiempo de lo calculado por el mando supremo alemán y no condujo a la liquidación de las flotas soviéticas ni en el Mar Báltico ni en el Negro.

El curso de los acontecimientos en el frente soviético-alemán exigió del mando hitleriano emplear contra la Marina de Guerra soviética cada vez más fuerzas navales militares alemanas. Sin embargo, la Marina soviética logró conservar, en su conjunto, la superioridad de fuerzas en el Mar Negro; en el Báltico, en los golfos de Riga y de Finlandia en 1941 y, después, en la parte oriental del golfo de Finlandia y en el lago Ládoga durante el bloqueo de Leningrado; en la parte

oriental del Mar de Barents (particularmente en la costa de la península de Kola) y en el Artico. Esta circunstancia predeterminó la exitosa cobertura de los flancos de las tropas terrestres soviéticas, la eficaz cooperación en las direcciones costeras y el buen aseguramiento de los transportes de tropas. La lucha por las cabezas de puente costeras, donde los puntos de apoyo para el Ejército y la Marina eran las bases navales y las grandes ciudades portuarias, ejerció profunda influencia en la situación, tanto en el mar como en tierra. Fue tenaz y prolongada. En esta lucha, además de las fuerzas de la Marina de Guerra solían participar tropas terrestres y considerables fuerzas aéreas.

Por consiguiente, pese a la diferencia de la situación en cada uno de los mares, el fundamento de la actividad combativa de las flotas soviéticas consistía en la lucha junto con las tropas terrestres por las regiones costeras. Por ello, nuestra Marina de Guerra se esforzaba por llevar la iniciativa de las acciones en todo el teatro naval o en parte de él, ligada a los frentes terrestres.

En el periodo de la defensa estratégica, las fuerzas de la Marina realizaron operaciones de evacuación de tropas desde las cabezas de puente cercadas, aseguraron la escolta de convoyes, rompieron bloqueos para abastecer a las tropas en las cabezas de puente aisladas o la expedición de submarinos a las comunicaciones marítimas del enemigo. Las actividades enérgicas encaminadas a cortar las comunicaciones enemigas eran una acción permanente de la Marina soviética.

LOS MARINOS DEL MAR NEGRO A LA OFENSIVA

Para la Alemania fascista, el año 1943 comenzó con tres días de luto nacional por los ejércitos 6° y 4°, derrotados y tomados prisioneros en Stalingrado. Todavía era difícil prever la fecha exacta del final de la guerra, pero ya incluso en Occidente muchos dejaron de dudar de la victoria de la Unión Soviética. Solo Hitler y su séquito no querían aceptar la inevitable derrota. Los jerarcas fascistas buscaban febrilmente

una salida a la situación crítica, movilizaron todos los recursos, realizaron la movilización "total" de alemanes.

El carácter de las operaciones en nuestros teatros navales de guerra en 1943 cambió como en todos los frentes soviéticos. Ya antes, el GCG exigía de los marinos, ante todo, defender, junto con las tropas de tierra, las costas y los flancos costeros de los frentes, subordinando las flotas a los frentes o impartiendo órdenes directamente a los consejos militares de las flotas. Cuando la situación se hacía especialmente grave, por orden del Mando Supremo se formaban brigadas de marina que se batían en tierra como la infantería común. Con el paso de las tropas soviéticas a la ofensiva decisiva desaparecía el peligro de un ataque enemigo por los flancos de nuestros ejércitos desde el mar y disminuía la posibilidad de desembarcos enemigos. Ahora, también las tropas soviéticas debían orientarse de otra manera, pasar de la defensiva a la ofensiva.

Y esto no resultaba fácil. Defender las ciudades costeras contra fuerzas superiores del enemigo era duro. Pero comprendíamos que liberar las poblaciones fortificadas por el enemigo sería aún más difícil.

En la nueva situación, el Estado Mayor General de la Marina analizó detalladamente el estado de cosas en la costa y en los teatros marítimos donde habría que liberar bases navales y grandes ciudades costeras. Como es natural, surgieron varias cuestiones esenciales: cuál era la misión de las flotas, dónde habría que desembarcar fuerzas en primer lugar y qué buques serían los más apropiados en dicha situación para tales operaciones.

Como se sabe, en 1943, las acciones más fuertes de las tropas soviéticas se desplegaron en el Sur del país. Por ello, los marinos del Mar Negro, antes que los de otras flotas, tuvieron que cooperar con los frentes en las operaciones ofensivas durante la liberación del Cáucaso y, después, de Crimea.

A comienzos de 1943, la flota del Mar Negro contaba con un buque de línea, cuatro cruceros, un líder de destructores, siete destructores, dos patrulleros, sesenta y siete lanchas torpederas y treinta y un dragaminas. Las fuerzas aéreas de la

flota contaban con doscientos ochenta diversos aviones en activo. Se reforzaba la flotilla del Azov. A mediados de 1943, contaba con cuarenta y nueve lanchas blindadas, veintidós cazadores pequeños, dos lanchas artilleras y tres de morteros, doce lanchas torpederas, diez lanchas cañoneras, un monitor, una batería flotante y más de cien pequeñas lanchas patrulleras, dragaminas, tenders y botes de desembarco.

En la liberación de la península de Tamán, la flota del Mar Negro y la flotilla militar del Azov cooperaban entre sí, y en la operación de Kerch-Eltiguén actuaron ya como un todo único.

Por este tiempo, el enemigo tenía en el Mar Negro un crucero auxiliar, cuatro destructores y tres torpederos, diez lanchas cañoneras, doce submarinos, ciento treinta lanchas diversas y más de cien barcazas a motor y transbordadores marítimos para desembarco. La aviación alemana tenía en esta zona trescientos sesenta aparatos.

El mar junto a la costa de Tamán y el poco profundo estrecho de Kerch estaban muy cargados de minas, lo que dificultaba el empleo de grandes buques en este sector. Entretanto, el enemigo tenía embarcaciones que podían navegar por reducidos estrechos y aguas poco profundas y, al mismo tiempo, bien artilladas como lo eran las barcazas rápidas de desembarco (BRD).

La derrota de los fascistas en Stalingrado y el avance de las tropas soviéticas hacia Occidente crearon una situación de amenaza para las agrupaciones alemanas del Cáucaso del Norte y Crimea. Pero los hitlerianos continuaban aferrándose tenazmente a estos territorios. Como a las tropas que tenían entonces en el Cáucaso sólo podían abastecerlas por mar, los alemanes comenzaron a perfeccionar febrilmente la protección de sus comunicaciones marítimas y fortalecer sus bases navales en Sebastopol, Eupatoria, Feodosia y Kerch, trayendo artillería, aviación y buques de combate. El enemigo protegía fuertemente a sus convoyes y transportes aislados, despachándolos generalmente de noche.

Ante los marinos del Mar Negro se planteó con urgencia la tarea de interrumpir las comunicaciones marítimas del enemigo. Se prestaba especial atención al reforzamiento de las acciones combativas en el estrecho de Kerch para frustrar todos los transportes enemigos entre las penínsulas de Tamán y Crimea. Sobre la aviación naval en este caso recaía una gran responsabilidad: mejorar la exploración aérea e incrementar los ataques a los barcos enemigos y los medios flotantes en los puertos de Crimea, en la península de Tamán y en el mar. Se ordenó al jefe de la escuadra que se prepararan dos grupos navales de búsqueda. Las brigadas de dragaminas y siembraminas, las lanchas torpederas y las brigadas de submarinos recibieron la tarea de interrumpir las comunicaciones del enemigo con todos los medios y fuerzas a su alcance.

Estas medidas dieron sus resultados. Desde el 8 de febrero al 3 de marzo de 1943, el enemigo se vio obligado a suministrar esencialmente por aire a las tropas que tenía en Tamán. Esta tarea recayó sobre doscientos cincuenta aviones de transporte del 8° cuerpo aéreo alemán. Pero tampoco ellos podían cumplir la misión, por cuanto en el Cáucaso del Norte los hitlerianos tenían trescientos noventa y ocho mil soldados y oficiales, ciento diez mil caballos y dos mil quinientos automóviles. Además, las comunicaciones aéreas del enemigo se hallaban bajo la acción constante de la aviación soviética. El 28 de abril, el E.M. del 17 ejército alemán informó a la sección de operaciones del E.M. del grupo de ejércitos "A": "Hay que romper la superioridad aérea de los rusos, de lo contrario, en la posición "Gotenkopf" habrá una catástrofe." Los hitlerianos reforzaron su defensa antiaérea de Kerch: instalaron un regimiento antiaéreo; más de doscientos cazas pasaron a los aeródromos de las penínsulas de Kerch y Tamán, incluida la unidad tan seleccionada como la 3ª escuadra de cazas "Udet".

La flota del Mar Negro, cumpliendo las indicaciones del mando del Frente del Cáucaso del Norte, intensificó su actividad en esta zona. En consecuencia, el enemigo seguía perdiendo cargueros, buques de combate y aviones. Asestábanse golpes sistemáticos a los aeródromos. En la noche del 18

de agosto, por ejemplo, como consecuencia de un ataque aéreo, ardieron o se deterioraron seriamente trece aparatos enemigos tipo Me-109.

Si en la parte oriental del Mar Negro actuábamos esencialmente con buques de superficie y aviación naval, a la región occidental en cambio, enviábamos los submarinos, la aviación torpedera y, parcialmente, de bombardeo.

Hasta mediados de enero de 1943, los submarinos se desplegaban en la región de las comunicaciones enemigas de Odesa-Constanza con punto básico en Sulín. Cuando la situación de los hielos se hizo más dura, la región de actividad de los submarinos se trasladó más al Sur, a las comunicaciones enemigas de Crimea, especialmente en la línea de Sebastopol – puertos de Rumania. Durante el invierno, los submarinos hundieron once cargueros enemigos de un desplazamiento general próximo a las cuarenta y seis mil toneladas, cinco barcazas de desembarco y dos goletas; dañaron dos tanques de quince mil toneladas de capacidad en total, un transporte de mil quinientos toneladas de desplazamiento y una barcaza de desembarco.

La lucha contra las comunicaciones marítimas del enemigo en las partes occidental y noroccidental del Mar Negro, y también en el Danubio y el Dniéper corría a cargo de la 63 brigada de bombarderos de la aviación naval, transformada después en la 1ª división de aviación torpedera. Desde finales de mayo de 1943, la aviación de la Marina comenzó a sembrar minas en la parte noroeste del Mar Negro, en el Danubio y el Dniéper. Estas barreras de minas interrumpían la navegación y también ocasionaban considerables pérdidas al enemigo.

En el Cáucaso del Norte, los fascistas se vieron obligados a pasar a la defensiva desde comienzos de 1943. El GCG planteó ante los frentes del Sur y la Transcaucasia la misión de cercar y aniquilar a la agrupación enemiga. El papel principal se encomendaba al Frente del Sur y al grupo de tropas del Mar Negro, que realizaba sus operaciones en estrecha cooperación con la flota.

Los marinos soviéticos se prepararon para estos combates con especial entusiasmo. Se trataba, entre otras cosas, de liberar Novorossiisk, importante ciudad portuaria. No hacía tanto que las tropas soviéticas combatieron encarnizadamente en su defensa.

Desde el 19 de agosto hasta el 26 de septiembre de 1942 se desplegaron tenaces combates por Novorossiisk. En definitiva fue detenido el avance enemigo por la costa. Más aún, se inmovilizaron considerables fuerzas del adversario. Las tropas soviéticas contuvieron durante una década entera la ofensiva enemiga hacia Tuapsé desde el Este, ayudando así a que llegaran nuestras fuerzas y se rechazara también con éxito este golpe.

Aunque ocuparon una parte de Novorossiisk, los fascistas no pudieron aprovechar su puerto y su base naval; en manos de las tropas soviéticas quedaba la orilla oriental de la bahía de Tsemés, desde allí se batía toda ella con fuego de artillería. En la noche del 29 de octubre, los hitlerianos intentaron realizar un desembarco. Pero fue rechazado. Después de esto, el frente quedó aquí estabilizado.

La defensa del Cáucaso, que duró cinco meses, terminó con la derrota de los hitlerianos. Todos sus intentos de entrar en Transcaucasia resultaron fallidos. Las tropas soviéticas resistieron la presión de fuerzas superiores del enemigo, le agotaron en incesantes combates, ganaron tiempo y prepararon las condiciones para el contragolpe.

En la segunda mitad de noviembre de 1942, en todo el apogeo de la batalla de Stalingrado, me llamaron al GCG. Me recibió Stalin. Me comunicó que el Estado Mayor General preparaba una operación ofensiva en el Sur. De mí se requerían proposiciones acerca de las acciones de la Marina. En la operación de liberar Novorossiisk, de los marinos se esperaba: cooperar con el fuego de las naves y la artillería costera a las acciones del 47 ejército en la ruptura de la defensa enemiga; hacer un desembarco naval en el área del poblado Yúzhnaya Ozereika y, en cooperación con las unidades del 47 ejército, liberar Novorossiisk; con ayuda de los submarinos y la aviación naval, interrumpir las comunicaciones marítimas enemigas entre Crimea y la península

de Tamán y asegurar el transporte ininterrumpido a lo largo de la costa del Cáucaso.

Se dieron plazos sumamente reducidos para la preparación de dicha operación. La flota del Mar Negro se hallaba por entonces en difíciles condiciones. Se encontraba basada en Poti, pequeño puerto sin acondicionar. Después de la defensa de Sebastopol, la flota tenía bajas en hombres y buques.

Pero tomamos todas las medidas para ajustarnos a los plazos. El plan de desembarcos en Yúzhnaya Ozereika y Stanichka se preparaba de prisa, pero de forma cuidadosa y multilateral. Se estudió con detalle la experiencia de los desembarcos anteriores. Se decidió enviar marinos para el

grandes fuerzas. La tormenta también dificultó la operación.

El desembarco, ya comenzado, se suspendió. Por orden del vicealmirante F. Oktiabrski, jefe de la flota, parte de las fuerzas desembarcadas regresaron a los barcos y, las que quedaron en la costa, recibieron la orden de abrirse paso, a través del cerco enemigo, a la zona de Stanichka.

El desembarco del primer escalón del grupo auxiliar en Stanichka resultó mejor. Los buques llegaron a la orilla inesperadamente para el enemigo. La artillería de costa apoyó la operación de desembarco. Contribuyó sin duda al éxito el hecho de que la atención del enemigo por entonces fue distraída en rechazar nuestros golpes desde tierra y de parte del desembarco en Yúzhnaya Ozereika. El destacamento del

primer lanzamiento. Los entrenamientos y ejercicios de las tropas de desembarco y los buques se realizaban de día y de noche, y se elaboraba la cooperación entre todas las fuerzas que participarían en la operación.

En la zona de Yúzhnaya Ozereika se desembarcarían las fuerzas principales y, en la de Stanichka, las auxiliares. El transporte, el desembarco y el apoyo artillero al desembarco principal y la protección de los buques de transporte se encomendaron al contralmirante N. Basisty.

El 27 de enero de 1943, el flanco izquierdo del grupo de tropas del Mar Negro del Frente de Transcaucasia comenzó la ofensiva sin terminar la reagrupación. En la dirección Verjne–Bakansk se asestaba el golpe principal y, en la de la stanitsa Krímskaya, el auxiliar. El ejército contaba con

comandante Kunikov, que contaba con novecientos hombres, ocupó y retuvo la cabeza de puente. El jefe de la flota aprovechó inmediatamente la situación y envió a este sitio las fuerzas principales del desembarco. De esta forma, la dirección auxiliar se transformó en la principal. El 15 de febrero, aquí había ya diecisiete mil combatientes, tanques y artillería. La cabeza de puente se amplió hasta siete kilómetros de frente y tres o cuatro de profundidad. No pudimos seguir desarrollando nuestra ofensiva, faltaban fuerzas y, además, el desembarco no recibió apoyo terrestre, las tropas del 47 ejército no pudieron avanzar. El Estado Mayor Principal de la Marina seguía con atención el curso de la operación. El mando de la flota hizo cuanto pudo para el cumplimiento de la tarea, pero no consiguió desarrollar la ofensiva.

el apoyo de las fuerzas de la flota: la aviación naval, seis baterías costeras, el crucero "Voroshílov" y tres destructores. Pero no se logró el éxito.

Según el plan, la operación de desembarco en la zona Yúzhnaya Ozereika debía comenzar sólo después que las unidades soviéticas rompieran la defensa del enemigo. Ahora bien, el jefe del Frente de Transcaucasia (al que la flota se subordinaba operativamente) cambió su decisión y ordenó desembarcar inmediatamente, suponiendo que esto debilitaría la resistencia del enemigo y ayudaría al 47 ejército a romper su defensa al norte de Novorossiisk. Pero el desembarco no se logró. El enemigo pudo concentrar en la costa

Y sin embargo, los desembarcos junto a Novorossiisk tuvieron gran importancia. La cabeza de puente en Stanichka, que recibió el nombre de Málaya Zemliá (Tierra chica) atrajo fuerzas considerables del enemigo.

El 18 de febrero me llamaron al GCG. Me ordenaron marchar urgentemente a la flota del Mar Negro y controlar el traslado a Guelendzhik de las tropas destinadas a un desembarco en Málaya Zemliá.

Krasnodar acababa de liberarse y aún no había sido desminada; nuestro tren no se detuvo en la estación, sino en las vías de acceso a la central eléctrica destruida. Los aviones enemigos aparecían con frecuencia.

Un grupo de generales, encabezado por el teniente general S. Shtemenko, jefe de la Dirección Operativa del Estado Mayor General, se dirigió inmediatamente al E.M. del Frente, que por entonces preparaba la ofensiva, y yo me dirigí en un coche a Tuapsé a través del puerto Shapsugski. Pero cuando llegué, el traslado de tropas tocaba a su fin. El 25 de febrero subieron a bordo de los destructores "Nezamózhnik", "Besposchadni" y "Soobrazítelni" las últimas unidades de tropas.

El vícealmirante F. Oktiabrski, jefe de la flota, y yo nos fuimos en los coches a Guelendzhik. Por el camino hablamos de los desembarcos en Yúzhnaya Ozereika y en Mysjako. Oktiabrski reconoció que la causa del fracaso en Yúzhnaya Ozereika se debió también a la mala cooperación de las fuerzas de desembarco con los buques de apoyo. En esa circunstancia, los mil cuatrocientos hombres desembarcados no podían retener la cabeza de puente. En Mysjako fue otra cosa. Aquí, un desembarco menor, apoyado por los buques y la artillería de costa actuó con audacia y habilidad. Las tropas desembarcadas ocuparon la cabeza de puente y la mantuvieron con firmeza hasta que las brigadas de marinos y las unidades del 16 cuerpo desembarcaron y se afincaron sólidamente en Pequeña Tierra.

La experiencia de las operaciones de desembarco, que requieren la participación de diversos tipos de armas y, ante todo, de un firme apoyo desde el mar, el aire y la tierra, muestra de forma convincente que cuanto más lejos está el lugar de desembarco respecto a las fuerzas fundamentales, más difícil es organizar y realizar la cooperación de todas las armas. Eso fue lo que ocurrió en Yúzhnaya Ozereika.

Nosotros sabíamos ya que el GCG había decidido reforzar nuestras tropas en la zona de Stanichka y, manteniendo esta cabeza de puente, aprovecharla para seguir desarrollando la ofensiva hacia Novorossiisk.

A fines de febrero, en Stanichka actuaban ya dos cuerpos, el de desembarco y uno de infantería. Ampliaron la cabeza de puente, extendieron sus límites hasta las afueras de Novorossiisk. La longitud del frente era ya de cuarenta y cinco kilómetros.

En Pequeña Tierra se desarrollaban duros combates. Desde la colina situada en los accesos a Novorossiisk se veía bien toda la bahía Tsemés. Pero la cabeza de puente no se veía, estaba envuelta en una densa humareda. Llegaban estampidos de artillería. En el aire se sucedían con frecuencia los combates de aviación.

Me dijeron que en Mysjako se halla el coronel L. Brézhnev, jefe de la sección política del 18 ejército. En este pequeño trozo de tierra, batido intensamente por el fuego del enemigo, ya había estado más de una vez. L. Brézhnev organiza aquí personalmente el trabajo político de partido en la cabeza de puente, recorre las trincheras y las casamatas, conversa con los combatientes y los jefes. Le conocen todos: los combatientes de infantería y los marinos. Las palabras: "Al soviético se le puede matar, pero no vencer", dichas por Brézhnev en una conversación con los combatientes de primera línea, se transmiten de soldado a soldado.

Por estos días me dedicaba especialmente a la cuestión de qué ayuda podían prestar la flota del Mar Negro y la base de Novorossiisk a las tropas de la cabeza de puente si el enemigo aumentaba su presión.

Junto con el mariscal G. Zhúkov, tomamos medidas para incrementar los transportes a Mysjako. La importancia de esta cabeza de puente ya era evidente. Al estudiar la posibilidad de la ruptura de la "Línea Azul", que los hitlerianos fortificaban intensamente, G. Zhúkov y el general S. Shtemenko depositaban grandes esperanzas en las tropas dislocadas en Pequeña Tierra. Por ello, G. Zhúkov me inquiría insistentemente cómo aseguraban los marinos los transportes a la cabeza de puente.

Daba la impresión de que Pequeña Tierra estaba al lado; en total una decena de millas la separaban de nuestra orilla. Pero esta distancia se hallaba bajo el fuego cruzado del enemigo.

G. Jolostiakov, jefe de la base de Novorossiisk, informó que cada raid de nuestros barcos a Mysjako enfrentaba serias dificultades. Los buques de guerra y los de transporte (especialmente los pequeños) se despachaban sólo de noche. Su ocultación se aseguraba mediante cortinas de humo, accio-

nes para distraer la atención del enemigo realizadas con medios navales, especialmente destinados al caso, y otros tipos de enmascaramiento. La travesía se cubría con fuego de la artillería costera y grandes fuerzas de la aviación naval.

Cada transporte más o menos importante a Pequeña Tierra se elaboraba como una compleja operación de combate. Los medios de transporte y aseguramiento se preparaban cuidadosamente, se elegía el rumbo más inesperado por el enemigo. Cada vez se cambiaba la hora de la travesía de acuerdo con la situación. La exploración puntualizaba con tiempo la ubicación de las baterías enemigas. G. Jolostiakov dijo que los artilleros de costa aprovechaban la gran experiencia de la lucha de contrabatería de los leningradenses. Los golpes de la artillería y la aviación soviéticas se orientaban a las baterías enemigas. A veces de desarrollaban combates cortos, pero violentos. Los disparos de los cañones, las explosiones de proyectiles, los centenares de bengalas y los proyectores iluminaban la bahía como si fuera de día. Los combates no cesaban ni en el mar, ni en tierra, ni en el aire mientras nuestras embarcaciones marchaban hacia Pequeña Tierra y descargaban.

G. Jolostiakov, como jefe de la base naval de Novorossiisk, actuaba de director de este fantástico espectáculo. Pese a todas las dificultades, logramos suministrar a la cabeza de puente todo lo requerido y acumular allí las fuerzas que habían de ser tan necesarias más tarde en la liberación de Novorossiisk.

Los pilotos navales y del ejército, que no tardaron en conquistar la superioridad aérea en Novorossiisk, cubrían con seguridad la cabeza de puente.

SE ROMPE EL BLOQUEO

Cuando volé de nuevo a Leningrado, en noviembre de 1942, la ciudad estaba aún en grave situación. Todavía había dificultades con el abastecimiento. Por doquier se veían rostros flacos y pálidos por la desnutrición. Los leningradenses habían sufrido tantos bombardeos aéreos y artilleros que ya no reaccionaban ante los aviones enemigos aislados y las

explosiones casi continuas de los proyectiles. La ciudad vivía una activa vida de trabajo incluso durante el bloqueo. Las gentes comprendieron que el peligro inmediato ya había pasado. Leningrado recibía ahora todo lo necesario, aunque todavía en cantidades limitadas. Al escuchar los partes de nuestra contraofensiva en Stalingrado, los leningradenses se animaban más. Todos esperaban que pronto empezaría también allí. . .

Con el jefe de la flota del Báltico y el personal del E.M. examinamos detalladamente los resultados de la pasada campaña de verano y, a grandes rasgos, trazamos el plan de las acciones para 1943. Dedicamos especial atención a los submarinos. Escuchamos los partes de casi todos los jefes de tales embarcaciones.

A pesar de las grandes dificultades existentes, las tripulaciones de los submarinos del Báltico actuaron en 1942 con éxito en las comunicaciones marítimas del enemigo. Tan sólo en el verano hundieron cincuenta y seis transportes con un desplazamiento próximo a ciento cincuenta mil toneladas. A los fascistas les era cada día más difícil valerse de los transportes marítimos para abastecer a sus tropas. Ya a comienzos de la guerra, el mando naval alemán se quejaba a Hitler de que los convoyes marítimos sufrían fuertes ataques de la aviación naval y los buques soviéticos, que tenían grandes bajas y que la Marina no estaba en condiciones de asegurar las comunicaciones y, con ello, de garantizar la ayuda necesaria a las tropas de tierra.

Cuidábamos mucho de los submarinos y procurábamos emplearlos con la máxima eficacia. Recuerdo que, cuando sobre Leningrado se cernía particular amenaza y hasta surgió la cuestión de la posible destrucción de los barcos, algunos camaradas de la flota propusieron aprovechar el estrecho de Sund, que une el Báltico con el Mar del Norte, para trasladar una parte de los submarinos a la flota del Norte. Incluso se había nombrado ya el jefe del destacamento que conduciría los submarinos: el Héroe de la Unión Soviética N. Eguipko. Yo informé al GCG acerca de la operación que se preparaba (aunque en el fondo no estaba completamente de acuerdo con ella). J. Stalin me escuchó taciturno y

me respondió bastante brusco que no era en eso en lo que había que pensar; había que defender Leningrado, y para ello precisamente hacían falta los submarinos, y por cuanto defenderemos la ciudad, los submarinos también tendrán bastante trabajo en el Mar Báltico.

Efectivamente, en verano de 1942, los submarinos del Báltico laboraron maravillosamente, hundiendo decenas de barcos enemigos y paralizando sus transportes marítimos.

En el Báltico, el personal de los submarinos lo pasaban mal, especialmente en el golfo de Finlandia. Las profundidades aquí son pequeñas. Por ello cada mina particularmente se hace peligrosa, por cuanto el submarino no puede tomar mayor profundidad para evitar o al menos disminuir el peligro de tropezar con ella. ¡Qué ventaja tenían en este sentido los marinos del Mar Negro o del Norte! Nada más alejarse de la orilla y las profundidades eliminan el peligro de las minas. Además, en las pequeñas profundidades del golfo de Finlandia, el enemigo podía descubrir más fácilmente el submarino y arrojarle bombas tanto desde sus aviones como desde los buques antisubmarinos, que estaban todo el día a la caza. No en vano decían los miembros de la tripulación que, a veces, eludiendo las minas, tenían que irse arrastrando por el fondo.

– Mientras llegamos a la suficiente profundidad –me dijo uno de los jefes–, el fondo del submarino se limpia hasta que le sale brillo.

Y pese a todo, los submarinos soviéticos vencían todos los obstáculos, salían al mar y hundían los buques fascistas.

Hasta tal extremo temían los enemigos a los submarinos soviéticos que no escatimaban fuerzas ni medios para luchar contra ellos. Y los hitlerianos lograron muchas cosas. Cerraron el estrecho de Finlandia por el lado más angosto, en la zona de Nargen-Porkkala Udd con poderosos medios antisubmarinos. Después supimos que el enemigo colocó en este sitio doble hilera de redes antisubmarinas y campos saturados de minas. Para proteger la zona concentró catorce buques patrulleros, más de cincuenta dragaminas y más de cuarenta lanchas diversas. Lamentablemente eso lo supimos

tarde, y la vida nos castigó por no conceder la debida importancia a la defensa antisubmarina del enemigo.

De los submarinos que intentaron salir en 1943 a los espacios abiertos del Báltico, varios perecieron.

Cuando en el verano de 1943 comprendimos las enormes dificultades que confrontaban nuestros submarinos para salir al mar abierto, no renunciamos a la lucha en las comunicaciones marítimas enemigas del Báltico. Esta tarea se encomendó a la aviación torpedera. Hubo que revisar los planes, anteriormente aprobados, de emplear la aviación naval sólo en una zona limitada del golfo de Finlandia, y se decidió orientar el mayor número posible de aviones a las acciones en el Mar Báltico y en el golfo de Botnia. Con motivo de esta nueva tarea, el Comisariado del Pueblo de la Marina de Guerra se dirigió al EMG proponiendo que se limitase el empleo de la aviación de la flota en ayuda al Frente de Leningrado. El jefe del EMG, A. Vasilievski, aceptó la propuesta. Desde este momento, la aviación del Báltico redujo la ayuda a las direcciones terrestres a un quince o veinte por ciento del total de aviones-vuelos. El mando de la flota del Báltico tuvo así la posibilidad de aumentar las acciones de la aviación en el mar.

La tarea era difícil y compleja. Ahora sí pueden nuestros aviones de velocidad supersónica cubrir enormes distancias en corto tiempo. Pero hace treinta y cinco años, el vuelo de un bombardero bimotor desde Leningrado hasta la parte sur del Báltico duraba siete y hasta diez horas. Y el regreso llevaba otro tanto. Semejante vuelo exigía de los aviadores una tensión extrema de sus fuerzas morales y físicas. Se trataba no sólo de cubrir esa distancia, sino además descubrir en el mar los buques enemigos, superar la barrera de fuego y bombardear sin error. Pero batir un objetivo marítimo móvil no es tan fácil. Exige valor y arte especial. La experiencia enseña que los bombardeos en vuelo horizontal y a mucha altura no son efectivos. Para actuar en el mar se comenzó a emplear bombardeos en picado y aviones torpederos.

Las zonas de acción de la aviación naval soviética en este área fueron el Mar Báltico y los golfos de Riga y de Botnia. Aquí se enviaban a la "caza libre" a nuestros avio-

nes. La extensión de cada vuelo era, como término medio, de dos mil quinientos kilómetros. Y casi toda esta distancia tenía que sobrevolar territorios o aguas del enemigo. De acuerdo con la situación y los datos proporcionados por la exploración, los pilotos ora tomaban alturas considerables, ora pasaban en vuelo rasante listos en todo momento para eludir los aviones enemigos o aceptar un combate inevitable. En 1943 se realizaron noventa y cinco vuelos de este tipo. Su resultado fue diecinueve barcos enemigos, con un tonelaje de unos treinta y nueve mil toneladas, hundidos y seis averiados.

La aviación torpedera de la flota del Báltico fue la que actuó con más frecuencia en alta mar. Sembró tal pánico en el enemigo que éste dejó enseguida de despachar buques aislados de sus bases incluso a los espacios marítimos más alejados. Los alemanes pasaron también aquí al sistema de convoyes, aunque esto demoraba el ritmo del transporte de carga y exigía el empleo de grandes fuerzas de escolta. Eso hizo más difícil la tarea de los pilotos soviéticos, pero continuaban saliendo a la "caza libre".

En las zonas próximas al Mar Báltico, en el golfo de Finlandia, actuaban principalmente aviones de picado y de asalto. Los pilotos navales también lograron aquí un éxito destacado: hundieron veintitrés barcos fascistas y averiaron más de treinta.

La gran flota de superficie del Báltico tenía aún limitados sus movimientos. Pero los dragaminas y los diversos tipos de lanchas estaban recargados al máximo con el trabajo ordinario de dragado de minas, efectuar la exploración y el patrullaje. La brigada de lanchas torpederas actuaba con osadía. Primeramente contaba con veintitrés lanchas y durante un año se agregaron otras treinta y siete.

La flota del Báltico, tras resistir el bloqueo de Leningrado, estaba pletórica de fuerza y sus hombres ardían en deseos de nuevos combates. Cuando regresé de Leningrado a finales de noviembre, informé al GCG acerca del estado de la flota y sus acciones. Me referí a los acontecimientos relacionados con el rechazo del desembarco enemigo en la isla Sujo en el lago Ládoga. Stalin mostró un elevado inte-

rés por esta cuestión, pidió que se extendiera el mapa y comenzó a preguntar acerca de los buques de la flotilla y la artillería ferroviaria en esta región. Yo procuraba responder con todo detalle, comprendiendo el motivo de tal interés. Se trataba del punto de contacto entre los frentes de Leningrado y de Vóljov, a donde ya se enviaban tropas para la próxima ofensiva destinada a romper el bloqueo de Leningrado.

Stalin tampoco esta vez descubrió los detalles de la inmediata operación. El Estado Mayor General nos los dio a conocer un poco después, cuando la preparación para la ofensiva se desplegaba a toda marcha.

Ante los frentes de Leningrado y de Vóljov se planteó la tarea de desbloquear a la heroica ciudad del Neva. El 67 ejército, en cooperación con la artillería y la aviación de la flota del Báltico, tenía que asestar el primer golpe poderoso para liquidar el llamado saliente de Chlisselburg–Siniávinsk del enemigo.

Antes de comenzar la ofensiva había que reforzar el 67 ejército. Los marinos tenían la misión de asegurar los transportes estratégicos de tropas. Comenzaron a realizarse el 13 de diciembre, continuando hasta comienzos de enero, cuando los hielos cubrieron el lago. Más de treinta y ocho mil hombres y mil seiscientas setenta y ocha toneladas de cargamentos diversos fueron transportados en este corto lapso desde Kabona a Osinoviets. Por supuesto, el peso fundamental racayó sobre la flotilla de Ládoga. En la campaña de 1942, para los marinos de Ládoga, la navegación era más dura que en otros años.

La ruta sobre el hielo, en el invierno de 1942, desempeñó un papel enorme, posiblemente decisivo, en el salvamento del Leningrado bloqueado. Pero los transportes por agua, que empezaron en primavera, no tenían menos importancia. Los marinos de guerra y los fluviales del Ládoga se preparaban para ello durante todo el invierno. En las condiciones más difíciles repararon 130 buques de combate y de transporte.

Los transportes fluviales por el Ládoga tenían relación directa con la ruptura del bloqueo de Leningrado, adquirieron un significado operativo. Durante el verano y el otoño,

los barcos de la flotilla transportaron enorme cantidad de cargamentos. Las tropas del frente y la flota recibieron más de trescientos mil hombres de refuerzo; además, por el Ládoga se fueron transportando cerca de setecientas ochenta mil toneladas de vituallas y municiones. Trescientas mil toneladas de equipos industriales, doscientas setenta y una locomotoras y ténders y más de mil seiscientos vagones cargados. Esto exigió de los marinos del Ládoga una elevada tensión de fuerzas.

Los transportes realizaron en total quinientos treinta y cinco viajes. Merece principal mención el destacamento de ténders. Estas pequeñas embarcaciones hicieron en 1942 trece mil ciento diecisiete viajes y transportaron doscientas cuarenta y siete mil toneladas de cargamento.

Los grupos de lanchas cañoneras aseguraban el necesario régimen operativo en el lago. Y cuando el enemigo, en su afán por cortar nuestros transportes, intentó ocupar la isla Sujo, importante en el sentido operativo, y realizar allí un desembarco, la flotilla del Ládoga le asestó un golpe demoledor. El desembarco enemigo fue derrotado y los marinos soviéticos ocuparon varios buques fascistas.

Las rutas sobre el hielo y las aguas del Ládoga se completaban entre sí ayudando a Leningrado a resistir el bloqueo e hicieron su aportación a la ruptura del cerco enemigo.

El Camino de la Vida fue al mismo tiempo línea de frente. Se combatía sin cesar en el hielo, en las aguas y en el aire, sobre el lago. El enemigo lanzó no pocas fuerzas para cortar la única vía que ligaba a la heroica ciudad con el país, pero no pudo lograrlo.

Cuando se planteó la cuestión de destruir las fortificaciones defensivas del enemigo, el mando del frente y la flota volvieron a emplear toda la potencia de la artillería naval de largo alcance concentrada en los buques y las baterías costeras. La distancia hasta las posiciones enemigas era relativamente corta. Por eso, la flota podía enfilar hacia el enemigo los cañones de 305 y hasta 100 milímetros.

En los días de la ruptura del bloqueo de Leningrado, la artillería naval descargó sobre el enemigo veintinueve mil ciento un proyectiles. El mariscal L. Góvorov valoró altamen-

te sus acciones. Elogió a los oficiales de la flota por su arte para dirigir el fuego y su habilidad para batir rápidamente el objetivo.

La artillería costera hizo oír de nuevo su contundente palabra. Se justificaron nuestros desvelos para crearla y desarrollarla en los años prebélicos. A veces surgía antes que las flotas. A comienzo de los años treinta, cuando se creaban las nuevas flotas en Extremo Oriente y en el Norte, los primeros transportes que se enviaron allí no fueron de barcos –aún no los había–, sino precisamente de artillería costera: fijas, ferroviarias, de torre y descubiertas.

Ya por entonces, la defensa costera adquirió pleno reconocimiento como arma de las fuerzas navales. Aquí se formaron fuertes cuadros de especialistas. La dirección de la defensa costera estaba en manos de I. Mushnov, que contaba con una enorme experiencia de construcción y de empleo combativo de baterías de costa. Era un diligente administrador. Todavía antes de la guerra concentró en sus depósitos tanta munición que bastó para un período relativamente largo y, proyectiles de gran calibre, hasta el fin de la guerra. Estas reservas prestaron un gran servicio en la defensa de las ciudades cercadas: Odesa, Sebastopol y Leningrado.

En los años de guerra, el almirante L. Gáller, mi segundo al mando, se ocupaba de las cuestiones del armamento. A veces había que asombrarse de cómo lograba asegurar el necesario suministro de munición para toda la artillería de la Marina. La cantidad de proyectiles necesaria era inmensa.

Los artilleros de los destructores "Sviriepy" y "Storozhevói" y de las lanchas cañoneras "Oká" y "Zeya", del grupo artillero independiente y del polígono naval tomaron la parte más activa en los combates para romper el bloqueo. El 16 de enero de 1943 puede decirse que los marinos sacaron de un apuro a nuestras tropas cuando el enemigo emprendió sorpresivamente un poderoso contraataque contra las unidades del 67 ejército. El mando inter-armas señaló que el empuje enemigo fue rechazado en lo fundamental gracias al poderoso fuego de la artillería naval. Cayó sobre el enemigo un alud de proyectiles. Los hitlerianos perdieron entonces cerca de dos mil soldados y oficiales.

La infantería de marina recibió entonces un merecido elogio. Su mayor parte se hallaba incorporada a los grupos de asalto del 67 ejército. Fueron los primeros que tuvieron que forzar el río Neva. En este ejército se encontraba en la ofensiva la 55 brigada de infantería. Estaba formada esencialmente con marinos de las unidades navales y de los buques. La brigada forzó el Neva de un salto resuelto y ocupó la primera y la segunda trincheras del enemigo. El jefe del regimiento de tanques pesados, agregado a la brigada, escribió en su informe al Estado Mayor del ejército: "He combatido mucho y he visto mucho, pero combatientes como éstos los veo por primera vez. Bajo un fuego de ráfaga de morteros y ametralladoras, los marinos se lanzaron tres veces al ataque y desalojaron al enemigo."

En el frente del Vóljov actuaba la 73 brigada de infantería de marina.

Los pilotos del Báltico se batieron con abnegación, teniendo que volar en difíciles condiciones, con tormentas de nieve y poca visibilidad.

...Y llegó el día en que nuestros dos frentes se unieron, los combatientes se abrazaron llenos de júbilo. Esto significaba que el bloqueo se había roto.

LA PRINCIPAL VIA FLUVIAL DEL PAIS

Después de la victoria de Stalingrado, el enemigo fue rechazado lejos de la orilla del Volga, pero se aferraba tenazmente a cada pulgada de terreno soviético. Con la primavera maduraron serios acontecimientos en la región del arco de Kursk.El Ejército Rojo se fortalecía cada día más con mayor número de aviones, tanques y otros medios técnicos. Los frentes reclamaban constantemente combustible. La activación de las flotas del Báltico y del Norte también demandaba más combustible. En este sentido el Volga seguía siendo una importante comunicación estratégica por la que podía llevarse el petróleo de Bakú.

Del transporte por el Volga dependían en gran medida nuestro éxito en la lucha contra la Alemania fascista. Esto

también lo comprendían los alemanes. Incluso en la primavera de 1943, cuando la línea del frente pasaba muy al occidente de Stalingrado y el Volga, sobre esta vía de comunicación estratégica pendía aún el peligro. Por entonces nuestra atención se fijó en Astrajan; allí comienza antes la navegación y se acumulan los barcos petroleros. Los aviones fascistas aparecían por allí de vez en cuando para asestar golpes a las caravanas con el combustible. Por ello, en abril, por disposición del Gobierno, volaron hacia allá los Comisarios del Pueblo de la Marina Mercante marítima y fluvial, P. Shirshov y Z. Shashkov. El GCG me propuso que yo también acudiera. Con esfuerzos mancomunados logramos asegurar el tráfico ininterrumpido de las caravanas y su protección contra las minas y los ataques aéreos.

Debemos reconocer que después de la batalla de Stalingrado, nuestra atención hacia el Volga se debilitó un tanto, cuyas consecuencias pagamos poco despues. Los alemanes designaron más de cien aviones de la 4ª flota aérea para operar especialmente sobre el río. Desde la primavera temprana, cuando pasaron los hielos, estos aviones comenzaron a minar los canales. A fines de abril y comienzos de mayo, tropezaron con las minas varias barcazas portadoras de combustible. El petróleo ardía y se extendía por el río. El movimiento de las caravanas se hizo más lento, en la región de Kámenni Yar se juntaron cuarenta barcazas.

Esto despertó seria inquietud no sólo entre nosotros, el Comisariado de la Marina de Guerra, sino también en el Comité Estatal de la Defensa.

Una mañana me llamó A. Poskrébyshev, de la secretaría de J. Stalin: "Venga inmediatamente. Se está examinando la cuestión de la navegación por el Volga."

En el gabinete de Stalin, en el Kremlin, se habían reunido los miembros del Comité Estatal de la Defensa y funcionarios del Estado Mayor General.

– Pase –me invitó Poskrébyshev nada más verme en el recibidor.

Stalin, como hacía con frecuencia, paseaba por un lado de la larga mesa, escuchando al informante.

– Yo creo que no hace falta hablarle a usted de la impor-

tancia del Volga –me dijo y tomó de la mesa un telegrama. En él, por lo visto, se hablaba de la interrupción de los transportes por el río.

Después de una serie de preguntas, Stalin me dio la siguiente indicación:

– Usted debe trasladarse a ese lugar, esclarecer todo lo ocurrido y tomar las medidas más resueltas para asegurar el tráfico de los barcos.

Como era su costumbre, me preguntó acto seguido cuándo pensaba trasladarme a Stalingrado. Pedí permiso para salir al día siguiente para poder hablar con A. Mikoyán y el Comisario del Pueblo de la flota fluvial, Z. Shashkov. Desde este momento me incorporé al cumplimiento de la importante tarea del CED.

El 8 de mayo volé para Stalingrado con Z. Shashkov y el nuevo jefe de la flotilla del Volga.

Shashkov y yo examinamos las cuestiones que nos interesaban a ambos. Estando todavía en Moscú, junto con los funcionarios del Estado Mayor de la Marina, decidimos que para asegurar debidamente el tráfico de barcos por el Volga, desde Astrajan hasta Gorki, había que aumentar lo antes posible el número de dragaminas. Destacar los barcos adecuados para ello y asegurar su reequipamiento, quien mejor lo podía hacer era Shashkov.

"¿Por dónde empezar? –pensé–. Todos los dragaminas necesarios no aparecerán de golpe. Y las caravanas están ya en marcha, y los barcos vuelan por las minas." La respuesta sólo podía ser una. Primeramente se precisaba saber dónde se han lanzado minas y cuándo; así será mas fácil hallarlas y dragarlas. Había que establecer una extensa red de puestos de observación. Por ello comenzó el nuevo jefe de la flotilla del Volga. Para estimular a los observadores se designaron medios monetarios. Pero todos comprendían perfectamente que, incluso sin remuneración, había que informar acerca de las minas detectadas.

Cuando llegamos a Stalingrado, a la primera reunión de marinos con los dirigentes de la navegación invité a A. Shuyánov, secretario del comité regional del partido, el cual prestó gran ayuda al nuevo mando de la flotilla. Así ocurría en

todos los sitios. Los órganos del partido y de los Soviets ayudaron siempre a los militares cuanto pudieron. Así fue en Sebastopol, Leningrado y Stalingrado. En verano, cuando la lucha contra la aviación enemiga se desplazó hacia el curso superior del río, a la región de Sarátov y, por indicación del GCG volví a volar al Volga, lo primero que hice fue dirigirme a P. Komarov, secretario del comité regional del partido de Sarátov. Por entonces, en junio de 1943, Sarátov sufría furiosos bombardeos de la aviación alemana. Se logró rechazarlos sólo mediante los esfuerzos unidos de las autoridades civiles, los artilleros de la DAA del país y la flotilla. Komarov tenía ya relaciones con los marinos desde cuando trabajaba en Vólogda; ahora dedicó en particular muchos esfuerzos para ayudar a la flotilla del Volga.

Estuvimos él y yo en la ciudad de Engels cuando los aviones alemanes irrumpían hacia el puente del Volga. Muchos eran los aviones alemanes, pero la densa cortina de fuego de los barcos y los antiaéreos de costa los desviaban del rumbo de combate. Ni una sola bomba cayó sobre el puente. Ante nuestros ojos ardió una cisterna del depósito de combustible. El equipo de bomberos local se lanzó valientemente a extinguir el incendio, aunque alrededor seguían cayendo bombas. El fuego fue dominado con rapidez.

Mientras estuve en el Volga, L. Gáller, que quedó en mi puesto en Moscú, me informaba cada día de que el Estado Mayor General preguntaba constantemente acerca del estado de cosas en el río y pedía que le informásemos del número de caravanas con combustible que había pasado río arriba. Las batallas en los frentes adquirían cada vez más envergadura, las reservas de combustible se agotaban rápidamente. En cierta ocasión habló conmigo A. Jrulev, jefe de los servicios de retaguardia del Ejército Rojo. No formuló más que una petición: ¡Más, más combustible!

– Sabe usted, recibimos a cada barcaza con impaciencia, y enviamos inmediatamente su contenido a las unidades que combaten.

En el Volga, durante un corto lapso, centenares de barcos civiles, remolcadores y lanchas, se convirtieron en dragaminas. Cada sector sospechoso había que dragarlo decenas de veces.

No se sabía después de cuánto tiempo comenzarían a actuar las minas magnéticas. En las orillas del río aparecieron más de cuatrocientos puestos de observación que vigilaban cada avión enemigo y cada mina lanzada. Se incorporaron a esta tarea miles de voluntarios ayudantes de los marinos: balizadores y vecinos de la localidad. Y esto dio sus resultados, los barcos dejaron de tropezar con minas.

Durante una semana, a lo largo del Volga, se logró desplegar nuevos centenares de puestos de observación. Pero esto no era más que el comienzo. Lo más importante y difícil estaba por venir.

No sólo el E.M. de la Marina vigilaban el tráfico de las caravanas, sino el Estado Mayor General e incluso el Comité Estatal de la Defensa.

Se informaba diariamente al GCG de la situación en el Volga. El enemigo lanzó al río centenares de minas de los últimos modelos. Además, en los canales quedaban no pocas minas colocadas todavía en 1942. Los dragaminas de la flotilla extrajeron no menos de seiscientas minas. Cuando nos faltaban fuerzas para el dragado empleábamos las bombas de profundidad: unas cuantas explosiones poderosas en el lugar de caída de las minas sembradas por los aviones alemanes, y ya podía considerárselas neutralizadas.

Para lograr un reforzamiento decisivo de la defensa antiaérea de las caravanas petroleras se formaron con urgencia doscientos pelotones independientes antiaéreos, que acompañaban a las caravanas y, a veces, a barcazas aisladas de especial importancia. En la orilla se lograron crear quince baterías costeras de la DAA. Estas baterías cubrían los puntos de estacionamiento de dichas caravanas.

Además de la escolta de los transportes se necesitaba vigilar constantemente los canales y protegerlos. Para ello se emplearon veinte buques bien artillados de la DAA y cincuenta y cinco diversas lanchas. De esta forma obligamos al enemigo a bombardear o lanzar las minas sólo desde gran altura, sin cuidarse de la exactitud de caída. Las bombas comenzaron a producir menos impactos certeros y, las minas, en lo fundamental, caían fuera de los canales.

En el tendido de nuevos canales, su marcación con jalones

y balizas y a veces, en el tráfico urgente de caravanas por nuevas vías, los hidrógrafos de la flotilla desempeñaron el papel más importante. El grupo de hidrógrafos militares reforzado con especialistas, trabajando en cooperación con los jefes de los sectores fluviales de la cuenca del Volga, cumplieron correctamente con sus complejas obligaciones.

Durante toda la travesía, desde Astrajan hasta el lugar de destino, los buques de la flotilla acompañaban a cada caravana; rechazaban los intentos de los aviones alemanes de bombardear los barcos con cargamento importante.

Los ataques aéreos a Sarátov y Engels fueron los últimos intentos de los alemanes en la lucha por el Volga. Fracasó la declaración que Ribbentrop hizo por esos días: "En cuanto establezcamos nuestro dominio sobre la principal arteria de comunicación del país, sobre el Volga, nuestro peligrosísimo enemigo recibirá un golpe del que ya no se repondrá." ¡Falló! El Alto Mando Supremo soviético comprendía no peor que Ribbentrop la importancia de la "principal arteria de comunicación" y tomó todas las medidas para defenderla. También lo comprendían los marinos de la flotilla del Volga que, cuando el caso lo requería, aceptaban riesgos mortales para que la navegación por el Volga no se interrumpiera. Se daban casos en que, durante la lucha con el peligro de minas, perdíamos buques de combate, pero no explotaba ninguna barcaza cargada de combustible. Si en junio de 1943 el plan de transportes se cumplió en el 70 por ciento, en julio, ya se cumplió por completo. El resumen es como sigue: durante el verano pasaron por el río ocho mil barcos que llevaron más de siete millones de toneladas de productos de petróleo. Esto evidencia que el personal de la flotilla cumplió con éxito su deber en el duro verano de 1943.

– ¿Qué tal los transportes por el Volga? –me preguntó una vez Stalin a mediados de agosto.

– Creo que no van mal –respondí.

El Jefe Supremo elogió a los marinos.

– En la victoria de Kursk hay también aportación suya –me dijo–. Transmítaselo a sus camaradas.

Los alemanes no resistieron la presión de la lucha por la vía del Volga y la abandonaron. Hablando con sinceridad, tu-

vimos momentos en que parecía que si el enemigo ponía uno o dos centenares de minas más, el tráfico se paralizaría. Pero eso no lo sabía nadie más que nosotros, en el Estado Mayor Principal de la Marina.

En cierta ocasión, W. Churchill dijo: "Los ingleses examinamos primero la situación y después confeccionamos nuestros planes. En cambio, los alemanes confeccionan sus planes y, después, consideran la situación." Y estas palabras no están carentes de fundamento. Los planes y las instrucciones pesaban sobre los alemanes más de lo debido. En la lucha por el Volga, como comunicación estratégica, cumplieron exactamente su plan, colocando esta vez trescientas bombas (así decía la orden). Pero no tuvieron en cuenta la situación y, cuando cesaron la operación, nos permitieron suministrar el combustible a los frentes.

En otoño de 1943, los canales del Volga estaban ya completamente seguros, pero la flotilla continuaba limpiando de minas las zonas sospechosas. El dragado de minas en el Volga continuó aún largo tiempo. Y el frente se alejaba cada vez más hacia Occidente.

En el Volga se formaron excelentes cuadros de marinos. Ya a fines del verano de 1943 comenzamos a tomar de allí cuadros para la flotilla del Dniéper, formada de nuevo. Los marinos se trasladaban al Dniéper con sus barcos: cargaban las lanchas en los vagones abiertos llevándolas por ferrocarril. Muchas lanchas blindadas eran trasladadas al Sur junto con sus tripulaciones. Participaron en la operación de desembarco de Kerch-Eltigek; después actuaron en el Danubio.

En junio de 1944, la flotilla del Volga se disolvió.

DESEMBARCO EN EL PUERTO DE NOVOROSSIISK

La preparación para la nueva ofensiva en el Cáucaso del Norte duró todo el verano.

En la segunda mitad de agosto me llamaron al GCG. Se comenzó la conversación hablando de la importancia de No-

vorossiisk como puerto y de cómo puede la Marina ayudar a su liberación. Yo informé de nuestro plan.

– No se apresure –me respondieron–. Váyase al Sur y analice todo personalmente.

El 18 de agosto volé a Krasnodar, a visitar al jefe del Frente del Cáucaso del Norte, coronel general I. Petrov, que tuvo siempre un alto concepto de los marinos y organizaba hábilmente la cooperación de las tropas de tierra con la Marina.

También en este caso dedicó gran atención a la cuestión, recogió con buena disposición la opinión de los marinos, depositando mucha confianza en su ayuda. El general Petrov propuso ir de día en los coches a su puesto de mando. Me dio a conocer la idea de la operación. El objetivo consistía en derrotar a la agrupación enemiga de Tamán.

Se proyectaba liberar Novorossiisk antes de comenzar a romper la Línea Azul. Se planeaba asestar golpes sorpresivos a las tropas enemigas, situadas en la ciudad, desde tres direcciones: por el Este, el Sur y el Suroeste. El golpe se produciría por tierra y por mar. Por el Este debía atacar el grupo oriental de tropas del 18 ejército; por el Suroeste, desde la cabeza de puente de Mysjako, su grupo occidental, incluida la 83 brigada de infantería de marina. Por el mar debía hacerse un desembarco.

Aquí se produjo entre nosotros una discusión. El general Petrov insistía en realizar el desembarco en Anapa. Yo no estaba de acuerdo, era muy lejos de nuestras bases. Temía que se repitiese la triste experiencia de Yúzhnaya Ozereika. Las tropas desembarcadas tendrían que batirse otra vez sin estrecha cooperación con el ejército ni las podía apoyar nuestra artillería.

¿No sería mejor desembarcar las tropas directamente en Novorossiisk?

Tras cierta reflexión, I. Petrov aceptó que nuestra proposición tenía, quizá, más perspectivas; después, renunció definitivamente al desembarco en Anapa.

Por la mañana me dirigí a Guelendzhik, donde ya se encontraba el P. M. de campaña de la flota. Llovía. El camino estaba embarrado y la máquina se atascaba con frecuencia,

de forma que sólo un poderoso camión podía sacarla en las cuestas empinadas.

El Estado Mayor de la flota y el de la base naval de Novorossiisk trabajaban ya intensamente en la preparación de la operación. La cuestión principal era ¿dónde había que hacer el desembarco y con qué medios? Tomamos una decisión audaz, emplear las lanchas torpederas como una especie de fuerza rompedora para deshacer la barrera y destruir el muelle con los torpedos. En ellas iría parte de las fuerzas de desembarco. Desembarcaríamos directamente en los muelles. Se ordenó al mando de la flota y al de la base de Novorossiisk que empleasen el tiempo restante en el entrenamiento y la coordinación de todas las cuestiones con el mando del ejército. K. Leselidze, jefe del 18 ejército, comprendía perfectamente el papel de la cooperación de las tropas terrestres con la flota y aseguró el trabajo coordinado de los hombres del ejército y los marinos. Los marinos veteranos del Mar Negro todavía guardan buen recuerdo de este inteligente jefe militar.

El mando de la flota designó cerca de ciento cincuenta lanchas, botes a motor y barcazas automotrices, que fueron distribuidas en destacamentos: de desembarco, de aseguramiento del mismo y sanitario. Ciento cuarenta y ocho aviones debían apoyar el desembarco. El plan, elaborado primero sobre el terreno, fue estudiado detalladamente, en la parte que correspondía a la flota, por el Estado Mayor Principal de la Marina y coordinado con el Estado Mayor General.

El plan estaba calculado por minutos y segundos y se había meditado cada detalle. El general Petrov, jefe del Frente del Cáucaso del Norte, dirigía toda la operación y tenía dos asistentes: uno por el ejército, el general K. Leselidze, jefe del 18 ejército, y, por la Marina, el vicealmirante L. Vladimirski, jefe de la flota del mar Negro. El Estado Mayor Principal de la Marina tomó para sí la elaboración del plan de la operación en la parte que le afectaba.

La exploración detectó que la entrada al puerto estaba cerrada por barreras flotantes y que los muelles y malecones estaban minados. Precisamos el sistema de fuego del enemigo.

Logramos establecer que el enemigo había colocado junto a la costa una línea de obstáculos contradesembarco, pilotes de acero y erizos. Para defender la ciudad y el puerto había traído las dos mejores divisiones y dos comandos de infantería de marina. Hubo que tomar todo esto en cuenta.

En la noche del 9 al 10 de septiembre, las fuerzas de desembarco subieron a los barcos en Guelendzhik. Algunas horas después, cuando los barcos se habían concentrado en la línea de partida, comenzó la preparación artillera. La aviación arreció sus ataques. Al mismo tiempo, los buques que aseguraban el desembarco se apresuraron a los objetos del ataque. Diez lanchas torpederas del grupo de ruptura atacaron los puntos de fuego de los muelles y se acercaron a las barreras flotantes, desembarcaron allí a los grupos de asalto que hicieron explotar rápidamente esa barrera y dieron la señal de que la entrada al puerto estaba abierta. Entonces, treinta lanchas torpederas atacaron los objetivos enemigos en la orilla. Unos minutos después irrumpió en el puerto el tercer grupo de lanchas torpederas a toda marcha. Lanzaban torpedos contra los muelles y los puntos destinados al desembarco.

Cuatro minutos más tarde comenzaron a llegar al puerto las lanchas con las fuerzas de desembarco. Estas lograron rechazar los encarnizados ataques del enemigo. Desembarcaron en la orilla cerca de cuatro mil hombres.

Coincidiendo con el desembarco pasaron a la ofensiva los grupos occidental y oriental del 18 ejército. Pero no pudieron romper la defensa enemiga. Por ello, las fuerzas desembarcadas quedaron en una situación extremadamente difícil. El enemigo las atacaba encarnizadamente con ayuda de tanques y cañones automotrices. Las fuerzas desembarcadas se batían heroicamente y, con el apoyo de la artillería y la aviación, lograron mantenerse firmemente en las posiciones ocupadas.

Para desarrollar el éxito, en la noche del 10 al 11 de septiembre se hizo el desembarco de un segundo escalón.

En este tiempo yo estaba ya en Moscú, pero seguíamos con atención el desarrollo de los acontecimientos. Cuando se planteó la cuestión de desembarcar el segundo escalón surgieron dudas. Se temían grandes bajas en hombres y buques.

Pero no había otra salida. Vladimirski recibió una breve respuesta: "Actúe." Y por orden suya, en la noche del 10 al 11 de septiembre, buques con nuevas unidades de desembarco se lanzaron a través del fuego hacia la bahía Tsemés. Este asalto nos costó caro, pero desempeñó su papel. El desembarco ayudó al grupo oriental de tropas a romper la defensa enemiga en la dirección del golpe principal. Ante el peligro de cerco, los fascistas se vieron obligados a replegarse. El 16 de septiembre, Novorossiisk quedó totalmente liberado.

La liberación de Novorossiisk tuvo una gran importancia tanto para la lucha por el Cáucaso como para los ancontecimientos en todo el flanco sur del frente soviético-alemán.

La operación de Novorossiisk fue grande y compleja. El enemigo reforzaba por todos los medios sus posiciones por tierra y por mar, creando una sólida defensa circular. Esta operación se caracterizó por el hecho de que el asalto a la ciudad, transformada por los hitlerianos en potente fortaleza se hizo simultáneamente por tierra y por mar. A la flota le correspondió un importante papel. No es casual que de los seis mil hombres de desembarco, dos terceras partes (cuatro mil) eran marinos. En esta operación se elaboró multilateralmente la cooperación de las fuerzas que atacaban por todos los lados: desde el mar, desde tierra y, entre éstas, desde la cabeza de puente Pequeña Tierra. En los combates de Novorossiisk participaron fuerzas y medios diversos del Ejército y la Marina, y actuaron coordinada y simultáneamente.

A veces ocurre que hasta los buenos planes no pueden realizarse con exactitud. Pero la operación de Novorossiisk puede servir de ejemplo: su plan se cumplió exactamente y sin variaciones.

He estado muchas veces en esta ciudad después de la guerra. Cauterizó sus heridas y floreció a ojos vistas. No hace mucho fue galardonada con el título de ciudad-héroe. En su liberación se batieron abnegadamente los combatientes del Frente del Cáucaso del Norte, las tropas del 56 ejército, los intrépidos guerrilleros de Novorossiisk y los marinos del Mar Negro.

A fines de enero de 1943 ya había planteado yo en el GCG la cuestión de la reorganización de la flotilla del Azov. La

costa norte de dicho mar se encontraba ya en manos de las tropas soviéticas. El Frente Sur se preparaba para la ofensiva a Mariúpol y, después, a Perekop, y el Frente del Cáucaso del Norte elaboraba los planes para liberar la península de Tamán. Tanto el uno como el otro podía necesitar la ayuda de los marinos.

Tras recibir el consentimiento del Alto Mando Supremo, el 3 de febrero de 1943 firmé la orden correspondiente. Los barcos que antes pertenecían a esta flotilla regresaban a ella. Su mayor parte tuvieron que abandonar en su tiempo el Mar de Azov y ahora se encontraban en diferentes bases de la costa caucásica.

Encabezó la flotilla su antiguo jefe, el contralmirante S. Gorshkov.

En Eisk se formó la base principal de la flotilla. Allí se enviaron por ferrocarril lanchas, cañones de baterías costeras y todo lo necesario para las acciones combativas.

De hecho, la flotilla se formaba en la retaguardia del enemigo; éste contaba con gran parte de la costa, y en el mar actuaba una flota enemiga bastante numerosa. La concentración de buques soviéticos en Eisk inquietó a los alemanes. La aviación fascista bombardeó más de una vez el puerto y los buques alemanes intentaron reiteradamente cañonearlo. Los marinos soviéticos rechazaron valientemente los golpes enemigos. La flotilla cobraba fuerzas con rapidez.

Por entonces, la flotilla cooperaba principalmente con las unidades del 44 ejército del Frente del Sur. En la noche del 29 al 30 de agosto, desembarcó fuerzas en el área de Bezymiánovka (al oeste de Taganrog); el 8 de septiembre se hizo un desembarco táctico en el poblado de Yalta y, el 10 de septiembre, dos del mismo tipo en Melékino. En la noche del 16 al 17 de septiembre, novecientos hombres desembarcados tomaron Mariúpol, privando al enemigo de la posibilidad de evacuar sus tropas de esta región. En el mismo septiembre la flotilla contribuyó a la liberación de Berdiansk. Los marinos de la flotilla ocuparon las carreteras costeras, desorganizaron los transportes y sembraron el pánico en la retaguardia enemiga de las proximidades, con lo que facilitaron el avance de las tropas soviéticas en las direcciones de la costa.

Después de la liberación de Novorossiisk pasaba a primer plano la tarea de liberar de enemigos toda la península de Tamán. Esto crearía condiciones favorables para forzar el estrecho de Kerch. El mando fascista empeñaba todas sus fuerzas en retener la cabeza de puente en la península de Tamán para proteger a sus tropas en Crimea.

El enemigo concentró fuerzas navales considerables para la defensa del estrecho de Kerch y sus comunicaciones por mar: una flotilla de lanchas torpederas (catorce unidades), una flotilla de artillería flotante, una flotilla de lanchas dragaminas, dos o tres submarinos, barcazas de desembarcos y lanchas patrulleras. La entrada sur del estrecho de Kerch estaba protegida por cinco barreras de minas y, en el norte, por la parte del Mar de Azov, los fascistas establecieron una patrulla de buques de desembarco y barcazas automotrices. Además, la entrada al estrecho de Kech, por el lado del Mar Negro, se defendía con artillería costera.

Y pese a todo, los marinos soviéticos contribuyeron exitosamente al avance de las tropas terrestres. El 20 de septiembre se liberó Anapa con ayuda de un desembarco naval. A continuación, ante la flota del Mar Negro se planteó la tarea de desembarcar tropas en la stanitsa Blagovéschenskaya, para ayudar al 18 ejército ocupar esta zona y cortar la retirada a las tropas enemigas. La flotilla del Azov debía realizar un desembarco en la zona Cháikino-Peresyp y, junto con las unidades del 9° ejército, cerrar al enemigo el camino hacia Kuchugur.

Estas tareas se cumplieron. En la noche del 24 al 25 de septiembre, los marinos del Azov desembarcaron por mar, rompieron la defensa enemiga, ocuparon el noroeste de la stanitsa Golubítskaya y cortaron el camino Temriuk-Peresyp, apoderándose de la parte noroccidental de Cháikino. El tiempo impidió el desembarco de un segundo escalón. Pero las tropas desembarcadas, protegidas por la aviación del Frente del Cáucaso del Norte, facilitaron la ofensiva de las tropas terrestres y, el 27 de septiembre se unieron a ellas.

En este mismo tiempo, la flota del Mar Negro hacía un desembarco en el flanco derecho de la defensa enemiga, en la zona de Blagovéschenskaya-lago Soliónoie. Para los marinos,

el desembarco fue difícil. Estorbaba la tormenta. El enemigo se resistía ferozmente. Lanzó contra el desembarco lanchas torpederas, artillería y casi una división de infantería. En el lugar del desembarco la costa estaba fuertemente minada. Pero, por encima de todas las dificultades, los marinos desembarcados ocuparon la cabeza de puente, desde la que se desplegó la posterior ofensiva. El 3 de octubre, las tropas del 18 ejército, en cooperación con el desembarco naval, liberaron la ciudad de Tamán. Dos días más tarde, se realizó un nuevo desembarco en la lengua de tierra Tuzla, en el centro del estrecho de Kerch. Como resultado de tres días de combate, la lengua terrestre quedó limpia de hitlerianos. Ahora, toda la península de Tamán estaba en nuestras manos.

EN LATITUDES FRIGIDAS

La Alemania fascista se empeñaba en aislar a la URSS de sus aliados. Cerró la salida del Mar Báltico y, prácticamente, el paso de los buques por el Bósforo y los Dardanelos. Tras el fracaso de sus planes de ocupar Múrmansk, la primerísima tarea de la Marina de Guerra y la 5ª flota aérea de Alemania fue aislar el Norte soviético de las comunicaciones externas. Por aquí pasaba precisamente una de las tres vías que comunicaban a la Unión Soviética con sus aliados de coalición antihitleriana. Durante toda la guerra, por los puertos del Norte (Múrmansk y Arjánguelsk) entraron más de 4 millones de toneladas de cargamento. Parte considerable de estos cargamentos, ante todo, materia prima, se transportó a Occidente.

A diferencia del Báltico y el Mar Negro, la flota del Norte, que cooperaba con el 14 ejército del Frente de Carelia, se subordinaba directamente al Comisario del Pueblo de la Marina de Guerra. Esto se explicaba porque su principal tarea seguía siendo, digamos, puramente marítima, es decir, proteger los convoyes del exterior. Para que éstos llegaran bien a los puertos soviéticos había que protegerlos contra los ataques del enemigo, crear el adecuado régimen operativo en todo el teatro marítimo. Esto era muy difícil. Nuestros alia-

dos participaban también en esta tarea. Conscientes de la importancia de nuestras comunicaciones septentrionales, los hitlerianos concentraron aquí poderosas fuerzas: buques de todos los tipos y centenares de aviones.

La flota del Norte, la más joven y pobre en barcos, sufrió duras pruebas desde los primeros días de la guerra. Junto con los aliados protegía los convoyes, asestaba golpes contra los puertos y las comunicaciones enemigas y, en cooperación con los ejércitos, defendía su base principal por tierra.

El mando soviético esperaba que Inglaterra, con su poderosa Marina de Guerra, brindaría a los marinos de la flota del Norte una ayuda eficaz aunque sólo fuera en la zona del fiordo de Varanger, por la que pasaban las más frecuentadas comunicaciones del enemigo. Pero incluso en los años más duros, esta ayuda se limitó a unos cuantos dragaminas y un par de submarinos.

Las vías marítimas del Norte dependen en gran medida de las condiciones del tiempo. Los ingleses no viajaban de buen grado durante el día polar, cuando el sol alumbra las veinticuatro horas. Generalmente, por este tiempo crecían las bajas de los cargueros. La noche polar era nuestra aliada y ocultaba las travesías.

El Estado Mayor Principal de la Marina soviética vigilaba la marcha de los convoyes y tomábamos todas las medidas para evitar los peligros de las travesías. En 1943, los hitlerianos debilitaron un tanto sus golpes sobre las comunicaciones soviéticas. Ahora empleaban principalmente la flota submarina contra los convoyes. Tuvieron que enviar la aviación de bombardeo del Norte a otras direcciones en vista del empeoramiento de la situación en el frente. En enero y febrero llegaron tres convoyes de los aliados a los puertos soviéticos sin perder un solo transporte.

Para mayor seguridad, el mando inglés comenzó a dividir los convoyes en dos partes: de trece a diecinueve barcos de carga en cada grupo. Salían con un intervalo de cuatro a ocho días. Ambas partes del convoy recibían la protección de dos o tres cruceros y varios destructores. Además, en las costas de Noruega ocupaban posiciones cinco o seis submarinos ingleses y soviéticos.

Pese a que los primeros tres convoyes llegaron sin pérdidas, los aliados comunicaron que no enviarían por algún tiempo más transportes porque comenzaba el día polar. Este receso en el envío de cargamentos duró siete meses. El Gobierno soviético tuvo que declarar que la continuación del receso carecía de todo fundamento y podía ser considerada como un intento, por parte de los aliados, de romper los compromisos contraídos.

Los aliados reanudaron el movimiento de convoyes tan sólo en noviembre. Hasta febrero de 1944 conservaron el sistema de dividir el convoy en dos partes. Sabedor de que en Altafiord se basaban buques de línea alemanes, el mando inglés volvió a reforzar la protección de los convoyes. Ahora les custodiaban, no sólo destacamentos de cruceros de cobertura inmediata, sino también destacamentos de cobertura operativa, compuestos por un barco de línea, un crucero y destructores.

En diciembre de 1943 hubo necesidad de examinar algunas cuestiones en el teatro del Norte, particularmente en cuanto al aseguramiento de las comunicaciones soviéticas (internas y exteriores). Volé a Poliarni por indicación del GCG.

El buque de línea alemán "Scharnhorst" era el que más nos preocupaba. El jefe de la flota del Norte preguntaba con frecuencia a la exploración y los operadores dónde se hallaba en ese momento el buque fascista. En aquellos momentos todos pensábamos en la protección de los convoyes que marchaban desde Islandia a Múrmansk y Arjánguelsk. Ya habíamos recibido el convoy de turno y habíamos despachado otro a Occidente. Algunos destructores ingleses permanecían en Poliarni y los buques y la aviación de la flota del Norte se preparaban, junto con los ingleses, para cubrir a los transportes en las regiones de mayor peligro.

Por aquellos días, llegó al golfo de Kola un destacamento de cobertura inglés compuesto por el buque de línea "Duke of York", el crucero "Jamaica" y cuatro destructores y, tras ellos, un destacamento de cruceros de cobertura inmediata que protegía la travesía del convoy "PA-55A". Salieron enseguida de nuevo al mar con el correspondiente grupo de transportes. En la mañana del 26 de diciembre, el almiran-

tazgo inglés comunicó a todos sus buques en los mares septentrionales que el buque de línea fascista "Scharnhorst" no se hallaba en Altafiord. Esto nos alertó. Estaba claro que el buque había salido a alta mar. Seguimos con alarma los partes de los convoyes. Por la tarde, el jefe del destacamento de cruceros inglés, el vicealmirante Burnett, comunicó que veía al buque alemán. "Scharnhorst" había intentado dos veces atacar al convoy "PA-55B". Los barcos de cobertura rechazaron estos ataques. El destacamento de cobertura operativa comandado por el almirante Fraser se hallaba por entonces en el Mar de Noruega. Al conocer la aparición del buque de línea alemán, Fraser se apresuró a su encuentro. "Scharnhorst" cayó entre dos fuegos y no logró salir de la trampa. En el combate, junto al cabo de Nordkapp, "Scharnhorst" fue seriamente averiado y se hundió. Por consiguiente, el reforzamiento de la protección de los convoyes y el empleo de los grupos de cobertura operativa se justificaron. La Alemania fascista perdió el último buque de línea con capacidad combativa. Esto disminuyó el peligro de los convoyes en cuanto a los buques de superficie enemigos, pero los transportes seguían enviándose con fuerte protección, acompañados de dos o tres cruceros.

Cuando se acercaban a las costas soviéticas, aproximadamente a treinta millas de Teriberka, el convoy solía dividirse en dos partes, la de Múrmansk y la del Mar Blanco. La escolta inglesa conducía el grupo de Múrmansk al golfo de Kola y los buques de la flota del Norte acompañaban al grupo del Mar Blanco hasta Arjánguelsk. Después de la descarga, los marinos del Mar del Norte llevaban los transportes a Múrmansk, donde se formaba el convoy de regreso.

Estuve en las unidades que defendían la península Sredni y la de Ribachi, me entrevisté con el general S. Kabánov, jefe de la zona de defensa del Norte, viejo conocido mío. En 1941 encabezaba la heroica guarnición de Janko, después fue comandante de Leningrado en los más duros meses de bloqueo. Su labor aquí era también difícil. Los hitlerianos no dieron un solo día de reposo a las guarniciones de Sredni y Ribachi.

– A veces se organiza aquí tal cañoneo –dijo S. Kabánov–, que me parece estar de nuevo en Janko o en Leningrado.

Desde su puesto de mando en la península Sredni se divisaba todo el fiordo de Varanger. Cada convoy fascista que salía de Petsamo era detectado inmediatamente por los observadores soviéticos, y las baterías situadas en la península abrían al instante fuego. Los artilleros soviéticos de costa disparaban sobre los transportes y, los alemanes, contra nuestras baterías. En cierta ocasión se desarolló un combate semejante en mi presencia. El estrépito era ensordecedor. Cuando se calmó un tanto, pregunté a Kabánov:

– ¿Qué tal?

– Es difícil decirlo –respondió–. ¿Ve usted? Los transportes enemigos van cubiertos por la cortina de humo. En esencia, tenemos que disparar sobre el área. Y con ese fuego es difícil esperar un impacto directo sobre un objetivo como el barco.

Pero el combate no cesó aquí. De la nube de humo que envolvía al convoy enemigo llegaban disparos de cañón y explosiones. Habían entrado en acción las lanchas torpederas soviéticas. Al enemigo le traicionaba su propia cortina de humo: en esa nube los alemanes no vieron nuestras lanchas, las cuales les atacaron desde el lado de la costa, por donde menos las esperaban.

Los marinos de las lanchas de la flota del Norte actuaban con audacia y habilidad, aunque en el Mar de Barents durante las heladas, con alto oleaje y niebla o nubes de precipitación de nieve no les era fácil operar en aquellas pequeñas y rápidas embarcaciones.

En 1943, en el Norte, las mayores bajas sufridas por el enemigo se debieron a las acciones de la aviación, los submarinos y las lanchas torpederas.

Nos alegraban los éxitos de los hombres de los submarinos del Norte. Su actividad fue inesperada para los fascistas, por cuanto en 1942 perdimos algunos submarinos, lo que debería debilitar nuestras fuerzas en este plano. Pero no ocurrió así. Los submarinos soviéticos llegaban a las costas noruegas, protegían los convoyes de los aliados y actuaban en las co-

municaciones enemigas. En verano, cuando la navegación por el Artico estaba en todo su apogeo, se establecieron dos posiciones de submarinos en la zona del cabo Zhelanie, al norte de Nueva Zembla para obstaculizar el posible paso de buques de superficie alemanes al Mar de Kara.

Los submarinos soviéticos actuaban incluso en el fiordo de Varanger, pero allí el enemigo creó la defensa antisubmarina más poderosa. A. Golovkó se quejaba de que la mayor parte de las pérdidas en submarinos se producía en el fiordo de Varanger. Sopesamos los "pro" y "contra" y decidimos no enviar submarinos sin necesidad extrema a esta región.

En los primeros cuatro meses de 1943, los submarinos soviéticos hundieron o averiaron más de cuarenta barcos enemigos. Este éxito se logró gracias a un profundo estudio de la experiencia combativa acumulada. La exploración se organizaba con más precisión; se comenzó a emplear con habilidad los equipos hidroacústicos en la búsqueda de los convoyes enemigos. Con frecuencia, en las noches oscuras, el personal de los submarinos se valía de la hidrolocalización, salían a la superficie y ya cerca de los barcos enemigos, les batían, como suele decirse, a bocajarro. Los jefes de submarinos comprendieron excelentemente la táctica del enemigo. Generalmente, los convoyes fascistas no se alejaban mucho de la costa temiendo a la aviación y los buques de superficie soviéticos. Conociendo esto, nuestros submarinos comenzaron a ocupar posiciones junto a la costa, atacando desde donde los fascistas menos esperaban.

Las grandes pérdidas que los hitlerianos sufrieron durante los meses invernales en sus comunicaciones por las costas del norte de Noruega, les obligaron a designar fuerzas considerables para proteger sus transportes. Comenzaron a colocar barreras de minas antisubmarinas adicionales y a reforzar la defensa antiaérea. También incrementaron la protección de convoyes. Ahora enviaban tres o cuatro buques de escolta por cada transporte.

– ¡Si tuviéramos más submarinos! –me dijo en cierta ocasión Golovkó.

Sí, a los marinos del Norte pudimos enviarles bastantes aviones, pero mandar barcos era más difícil.

Ya he dicho que antes de la guerra no tuvimos tiempo para terminar la construcción de muchos buques. Les sorprendió la guerra en los astilleros.

Después hubo que evacuar algunos astilleros (los de mayor capacidad). Esa misma suerte corrieron muchas empresas que coordinaban su producción con nuestros astilleros. La guerra exigía que se concentraran las fuerzas del país soviético en la producción de armamento para el frente terrestre. La construcción de barcos se hizo sumamente difícil. Faltaban capacidades productivas, metal y energía. Pero incluso en los momentos más duros para el pueblo soviético, la Marina se reforzaba con nuevos buques. En los años 1942-1944, por ejemplo, los marinos recibieron dos cruceros ligeros, seis destructores y patrulleros, veintinueve submarinos, más de cuatrocientas cincuenta lanchas de combate, cerca de trescientos dragaminas diversos, más de mil cien barcos auxiliares y diferentes medios flotantes. Recuerdo cómo se proyectaron los nuevos dragaminas de 100 toneladas. Pese a todas las dificultades, exigimos de los constructores que los barcos fueran buenos y con altas cualidades combativas. Los diseños se elaboraron en poco tiempo. Para facilitar su construcción, los contornos del casco se hicieron rectilíneos. Pero logramos un barco bastante rápido, maniobrable y seguro. Llegamos a producir hasta cinco barcos por mes.

También resolvimos la construcción de submarinos. Por fin, cinco "pequeños" llegaron por ferrocarril al Norte directamente de la fábrica. Casi todos construidos con medios donados por los propios trabajadores y, uno, con el dinero recogido entre las esposas y viudas de los marinos. Ellas mismas lo bautizaron con el nombre de "Mest" (Venganza).

Para cubrir las bajas de los submarinos grandes hubo que traerlos de otras flotas.

Seis nuevos submarinos tipo "C" llegaron al golfo de Kola provenientes de la flota del Océano Pacífico tras un viaje prácticamente alrededor del mundo, atravesando el Pacífico y el Atlántico. Nada más arribar a las latitudes septentrionales, sus tripulaciones se incorporaron en seguida a las acciones combativas. Resultaron bien adiestradas. En la flota del Océano Pacífico, los marineros aprendieron mucho y con

utilidad. Y las condiciones de navegación son allí tan rigurosas como en el Norte. En general, la flota del Océano Pacífico formó tripulaciones de submarinos experimentadas y actualmente algunos de sus marinos ocupan altos cargos en diferentes flotas.

Tuve la satisfacción de encontrarme con los tripulantes de submarinos del Mar del Norte, les felicité por sus éxitos combativos. A Golovkó y yo visitamos también los aeródromos.

El jefe de la flota se vanagloriaba francamente de sus pilotos. Resolvían tareas cada vez más complejas. Si en el primer período de la guerra los aviadores de la flota del Norte combatían mayormente sobre su propio territorio y escoltando a los convoyes de los aliados no lejos de las costas soviéticas, en el cuarenta y tres ya actuaban con más frecuencia sobre las comunicaciones enemigas, muy lejos de las bases propias. La correlación de fuerzas en el aire era ya aproximadamente igual; nosotros teníamos aquí cerca de trescientos aviones y, los fascistas, otros tantos. Cierto que el enemigo seguía teniendo superioridad de maniobra con sus fuerzas: tenían muchos más aeródromos y estaban situados en la parte nordesde de Noruega. En cambio, los aeródromos soviéticos se hallaban mucho más lejos de las comunicaciones del enemigo. Y sin embargo, los pilotos de las Fuerzas Aéreas de la flota del Norte luchaban tenazmente por el dominio en el aire, atacaban con más frecuencia los aeródromos del enemigo y, además, comenzaron a practicar los ataques a varios aeródromos al mismo tiempo. A veces, los combates aéreos se desarrollaban cerca de la base principal o sobre los convoyes. En ellos participaban poderosas fuerzas aéreas.

En septiembre de 1943, la exploración aérea soviética descubrió una concentración de varias decenas de cazas en el aeródromo de Luostari. El mando de la flota decidió asestarle un golpe. Al amanecer, noventa aviones de asalto, cazas y bombarderos en picado atacaron sorpresivamente el aeródromo. Y se hizo con tal impetuosidad que el enemigo no tuvo tiempo para despegar ni uno solo de sus aviones.

Las incursiones a los aeródromos enemigos, realizadas sistemáticamente, eran, por lo general, exitosas.

La aviación torpedera efectuaba con gran audacia las acciones denominadas "caza libre". Los pilotos más expertos llevaban a cabo los vuelos individuales a gran distancia. Buscaban y atacaban buques enemigos por su cuenta, sin cobertura alguna. Y hay que rendir homenaje a la maestría de los pilotos de la aviación torpedera, apenas tenían bajas.

Los vuelos individuales permitían aprovechar las nubes y la niebla, tan frecuente en este teatro naval. En alta mar, los aviones aislados esquivaban más fácilmente a los cazas, que allí eran pocos. La zona de actividad de los "cazadores" alados se extendía desde el cabo Berlevog hasta muy lejos hacia el Oeste.

También el fiordo de Varanger se convirtió en área de actividad intensa de los pilotos. Aquí, los convoyes enemigos pasaban cerca de la costa soviética, pero generalmente iban escoltados de gran número de buques y aviones. Incluso con mal tiempo, a los fascistas les era casi imposible pasar desapercibidos en esta zona, por cuanto la costa del fiordo estaba despejada y los puestos de observación soviéticos y las plantas de radar instalados en Ribachi y Sredni los detectaban con facilidad.

En cuanto los puestos de observación advertían buques enemigos en el fiordo de Varanger, los aviones soviéticos despegaban inmediatamente. De esta forma, cuando el tiempo era despejado, la aviación torpedera soviética no dejaba pasar casi ningún convoy del adversario. Y en malas condiciones meteorológicas eran los cazas y los aviones de asalto los que golpeaban a los convoyes. Como se comprobó por la experiencia, la mala visibilidad en el mar creaba magníficas condiciones para el ataque por parte de los aviones de asalto si se les guiaba bien al convoy o a los transportes solitarios. Recuerdo que los pilotos de los aviones de asalto que operaban sobre la tierra y sobre el mar, preferían los ataques en este último. El objetivo se ve ya desde considerable distancia; además, los medios antiaéreos en los buques de escolta eran, generalmente, más débiles que en la costa, donde todos los cañones y ametralladoras abrían fuego contra los aviones de asalto.

El mando de la aviación naval perfeccionaba los métodos tácticos de lucha. Cada vez eran más frecuentes los golpes mixtos –de bombarderos y torpederos– sobre los convoyes. La aviación de caza aplicaba el método llamado de "corte": recibían en la zona convenida a los bombarderos y torpederos propios que volvían de una tarea e impedían que los aviones enemigos les persiguieran. Se realizaban con éxito los vuelos de grupos de engaño que desorientaban al enemigo, le despistaban, facilitando con ello las acciones de los grupos de asalto.

En la segunda mitad de 1943, la aviación de la flota comenzó a operar junto con las lanchas torpederas y los submarinos, lo cual daba también buenos frutos.

La aviación naval de la flota del Norte hundió y averió en un año cuarenta transportes enemigos.

En las fuerzas navales del Norte había una brigada de destructores con la siguiente misión: preparar las naves para operaciones de incursión y activa colocación de minas y para asestar golpes sobre los buques del enemigo en cooperación con submarinos, aviación y lanchas torpederas; perfeccionar los ataques individuales y de grupo y también entrenamientos de fuego diurnos y nocturnos.

Los destructores realizaron efectivamente incursiones. Pero reconocemos que no fueron muchas. Aprovechando, por ejemplo, datos aportados por la exploración de radio, se supo que el 19 de enero, un convoy enemigo salió del puerto de Tromsö. Debía atacarlo la aviación, pero el mal tiempo impidió que despegara. Entonces, el comandante general de la flota envió en su busca al líder "Bakú" y al destructor "Razumni". Poco después se detectaron el convoy y los buques de cobertura. El líder de destructores realizó la primera andanada de torpedos desde una distancia de 25 cables. Siguió el fuego de artillería de todos los calibres. Los buques enemigos se vieron obligados a regresar al lugar donde estaban protegidos por sus baterías. La salida del convoy adversario fracasó.

Además de los destructores, sobre las comunicaciones marítimas actuaban también pequeñas naves cazadoras y lanchas torpederas. Colocaron minas en los accesos a Petsamo y a su

oeste, bloqueando las bases navales del adversario. Las baterías enemigas instaladas en los cabos de Ristiniemi y Nu-meroniemi abrían fuego siempre contra nuestra costa antes de que salieran sus barcos. Los alemanes empleaban extensamente cortinas de humo. Con frecuencia, la faja de humo se extendía mucho antes de que los buques alemanes salieran, y resultaba perjudicial para ellos mismos: aprovechando la cortina, las lanchas soviéticas llegaban a la misma orilla enemiga, lanzándose desde allí al ataque.

En el Norte se prestó gran atención al servicio de exploración. Aquí se aprovechaba el reconocimiento aéreo. Los aviones de exploración mantenían constante vigilancia sobre las comunicaciones del enemigo, por cuanto los submarinos dedicados al reconocimiento no siempre contaban con posibilidades para transmitir rápidamente los datos obtenidos, el mando de la flota recurrió al medio, poco usual, de desembarcar de los submarinos grupos exploradores en los cabos y las islas deshabitados. Desde ellos, los exploradores observaban y comunicaban por radio todo lo que veían. Les ayudaban con abnegación los patriotas noruegos, un grupo numeroso de los cuales cooperaba de forma permanente con los órganos exploradores de la flota del Norte. La exploración de radio actuaba con precisión. Gracias a ella se lograba determinar con frecuencia el momento de salida de los convoyes y de los buques fascistas, así como la hora exacta a que despegaban sus aviones. Es interesante señalar que la exploración de radio ocupa el primer lugar entre los demás tipos de reconocimiento en cuanto al número de convoyes descubiertos.

Por entonces, en el Norte soviético no existían casi comunicaciones terrestres. La línea ferroviaria de Kírov y el canal Mar Blanco-Báltico estaban inactivos, se hallaban cortados por el enemigo. De ahí la importancia que adquirieron las comunicaciones marítimas. Todos los cargamentos destinados de Múrmansk a Arjánguelsk se transportaban por mar. Las comunicaciones con las regiones al este de Arjánguelsk se mantenían esencialmente por la vía marítima del Norte: por ella llegaban los transportes desde el Extremo Oriente con cargamentos importados. En Arjánguelsk estos cargamentos

se trasladaban a vagones de ferrocarril. Por esta vía se enviaban también los cargamentos al Extremo Oriente. En barco se llevaban los víveres y las municiones para las tropas del 14 ejército al golfo de Motovski. Por mar se abastecían nuestras bases en Nueva Zembla y el Mar de Kara.

Actuaban cuatro direcciones principales de transporte: golfo de Kola-Mar Blanco; Mar Blanco-Artico; golfo de Kola-golfo de Motovski; entre los puertos del Mar Blanco. En todas las direcciones, la navegación tenía dificultades. Molestaban los hielos, las nieblas y las frecuentes tormentas. Aquí, en grandes extensiones, la navegación duraba sólo cuatro meses. Pero el problema no era sólo el clima. El enemigo valoró pronto la importancia de tales comunicaciones y no escatimó fuerzas para interrumpirlas.

La significación de las vías acuáticas internas del Norte se evidencia aunque no sea más que por las siguientes cifras: por ellas se transportaron durante toda la guerra cerca de un millón doscientos mil hombres para reforzar el frente y la flota y más de un millón seiscientas mil toneladas de diversos cargamentos.

Para asegurar el transporte, el mando naval soviético elaboró tres métodos de escolta de los cargueros: parcial, es decir, acompañándolos sólo en los sectores más peligrosos; por etapas, cuando las fuerzas de escolta se relevaban en puntos intermedios, y el ininterrumpido, cuando los buques de combate escoltaban a los de transporte durante toda la travesía.

Los convoyes pequeños eran generalmente comandados por los jefes de los buques que formaban la escolta. Las travesías de convoyes más importantes se encomendaban a jefes superiores designados especialmente para mandarlas.

LANZAMIENTO A CRIMEA

En otoño de 1943, las tropas enemigas bloqueadas en Crimea sólo podían abastecerse por mar. Ante los marinos soviéticos se planteó de forma aguda el problema de in-

terrumpir los transportes marítimos del enemigo. Para ello, no sólo se empleaban ampliamente la aviación y las lanchas torpederas, sino también los destructores.

Estos operaban principalmente en el área situada entre el cabo de Chaúda y el de Aitodor. Salían de Tuapsé al atardecer y a media noche, se acercaban a las rutas marítimas del enemigo, se dispersaban y buscaban durante dos o tres horas. Después disparaban sobre los objetivos costeros; al amanecer se reunían y, protegidos por la aviación de caza, regresaban a la base. La última de tales salidas tuvo lugar en la noche del 5 al 6 de octubre. De ello debo hablar con detalle. Fue una travesía sumamente infortunada que terminó con la pérdida de tres buques. Yo estaba por entonces en la flota del Mar Negro y conozco todos los pormenores.

El comandante general de la flota del Mar Negro, en su disposición del 5 de octubre de 1943, planteó a la escuadra la tarea de realizar una incursión en la noche del 5 al 6 de octubre, con fuerzas de la 1ª escuadrilla de destructores en cooperación con lanchas torpederas y aviones de la flota, hacia las comunicaciones marítimas del enemigo por la costa sur de Crimea y cañonear los puertos de Feodosia y Yalta, donde la exploración había descubierto considerable acumulación de medios flotantes. Para la incursión se designaron el líder de destructores "Járkov", los destructores "Besposchadni" y "Sposobni"; para su cobertura, todos los cazas de gran radio de acción que estaban en disposición de combatir.

Al caer la noche, el destacamento abandonó Tuapsé. Junto a la costa sur de Crimea, los buques se separaron: el líder se dirigió a Yalta y los destructores a Feodosia. Por ese tiempo, parece que los buques fueron descubiertos por los aviones exploradores del enemigo, que ya no los perdieron de vista. A ocho millas de Feodosia los destructores soviéticos sufrieron el ataque de lanchas torpederas y el cañoneo de las baterías de costa de la zona de Koktebel. En el corto combate, los destructores averiaron dos lanchas torpederas enemigas, pero, comprendiendo que los fascistas estaban listos para rechazarlos, el jefe del destacamento renunció a bombardear Feodosia. "Besposchadni" y "Sposobni" tomaron

rumbo al lugar de reunión. Por entonces "Járkov" había llegado a Yalta y, desde una distancia de 70 cables, cañoneó el puerto. Las baterías de costa abrieron fuego contra él, pero no le dañaron. "Járkov" disparó varios proyectiles contra las baterías enemigas, cambió el rumbo y pronto se unió a los destructores. Amanecía. Los buques deberían haber apresurado la retirada para llegar lo antes posible a la zona de acción de nuestra aviación de cobertura. En este tiempo, los cazas de gran autonomía que acompañaban a los buques derribaron un avión explorador alemán. El jefe del destacamento ordenó que el "Sposobni" recogiera del agua a los pilotos alemanes y, entretanto, que los demás buques protegieran a "Sposobni" contra los posibles ataques de submarinos. Así es cómo los buques se retrasaron casi en 20 minutos. ¡Minutos fatales! Cuando los buques comenzaron a formarse para retirarse aparecieron del lado del sol aviones alemanes de picado. Tan sólo tres cazas cubrían al destacamento. Los pilotos soviéticos se batieron heroicamente y derribaron dos aviones enemigos, un "Yu-87" y un "Me-109". Pero las fuerzas eran desiguales. Los demás bombarderos de picado lanzaron sus bombas. Tres de ellas impactaron en el líder "Járkov" y éste perdió la marcha.

Otros catorce bombarderos de picado atacaron a los buques. Dos "Junker" atacaban a "Járkov" y a "Sposobni" que le remolcaba. Tras soltar el amarre, "Sposobni" comenzó a maniobrar cerca del líder averiado, haciendo fuego contra los aviones. Las cercanas explosiones de las bombas abrieron las soldaduras en el estribor de popa. Los marinos tuvieron que luchar contra la brecha. Mientras tanto, de diez a doce bombarderos de picado atacaban a "Besposchadni". El buque sufrió serias averías, quedó sin máquinas. El jefe del destacamento que se hallaba en el "Besposchadni", ordenó a "Sposobni" remolcar por turno los dos buques averiados. Todo esto ocurría a 90 millas de la costa del Cáucaso. G. Negoda confiaba en que llegaría ayuda de Guelendzhik y, entonces los buques, manteniéndose unidos, podrían rechazar más eficazmente los ataques de la aviación enemiga. Los marineros del líder "Járkov", tras esfuerzos heroicos, repararon una máquina de las tres, permitiéndole una marcha de

9 a 10 nudos. El destructor "Sposobni" tomó a remolque al "Besposchadni", cuya tripulación se batía abnegadamente por salvar a su buque. Pero los fascistas no les dejaban. En el cielo aparecieron cinco "Junker" protegidos por doce cazas. "Sposobni" aumentó la marcha al máximo y abrió fuego maniobrando. La tripulación del "Besposchadni" también rechazaba heroicamente los ataques. Pero el buque inmóvil no podía esquivar los golpes. Tras recibir varios impactos, "Besposchadni" se hundió. Mientras los barcos recogían a los hombres del "Besposchadni", el enemigo realizó el siguiente ataque aéreo y hundió al líder "Járkov". Cuando terminó el ataque aéreo, "Sposobni" comenzó a recoger a los marinos del "Járkov", pero sobrevino otro ataque, el más grande. Participaban en él veinticinco bombarderos de picado. "Sposobni" se hundió tras dos impactos directos de bombas.

Para salvar a las tripulaciones se enviaron lanchas torpederas y lanchas patrulleras, dragaminas e hidroaviones.

Después conversé con muchos participantes de estos acontecimientos. Había una cosa clara: las incursiones a una costa ocupada por el enemigo conllevan riesgos muy serios y exigían una atención especial. Terminado el cañoneo de la costa, el destacamento debía haber regresado a toda marcha, sin perder un minuto, a sus bases. No tenía que haberse demorado en ningún caso, ni siquiera después de derribar el avión de reconocimiento alemán. El líder averiado, sin poder marchar, tenía que haberse abandonado, cobrando la tripulación y, los demás destructores, debían haber regresado a la base.

Este caso muestra una vez más la mucha importancia que tiene la iniciativa del jefe. Aunque tenía comunicación con éste, el comandante general, desde la orilla, no pudo influenciar en los acontecimientos. El combate marítimo es tan rápido que todo depende del jefe, de su ingenio, su decisión y su habilidad para apreciar la situación.

En la guerra, las bajas son inevitables. Pero el caso de los tres destructores no tenía ninguna justificación. La lección fue dura. Para toda la vida.

Ya he recordado que a comienzos de octubre de 1943, el Estado Mayor del Frente Sur elaboró, por encargo del GCG, el plan para tomar Crimea. Según la idea del plan, el Frente Sur, envolviendo Melitópol, debía ocupar rápidamente Sivash, Perekop, la zona de Dzhankói y penetrar en Crimea. Al mismo tiempo se planeaba el lanzamiento de un desembarco aéreo en la zona de Dzhankói y, en Guenichesk, realizar un desembarco marítimo con fuerzas de la flotilla del Azov.

Pero el GCG adoptó otro plan. Se decidió, primero, mediante los desembarcos, ocupar la cabeza de playa en la península de Kerch; después, junto con las fuerzas del Frente Sur, efectuar una ofensiva resuelta hacia Crimea. En la directiva del GCG se decía: "La misión de liberar Crimea debe resolverse con ataques conjuntos de las tropas de Tolbujin y de Petrov y con la incorporación de la flota del Mar Negro y la flotilla del Azov."

Esto, por supuesto, era correcto. El mal estaba en el poco tiempo que se destinaba para preparar esta importantísima operación: cerca de tres semanas.

En la tercera década de octubre, el Jefe Supremo me ordenó trasladarme en avión a la flota del Mar Negro.

Llegué en avión a Krasnodar. El general I. Petrov, comandante general del frente, se quejó ya en la primera entrevista de que la flota del Mar Negro no lograba el dominio completo sobre el estrecho de Kerch y que no bastaban medios de desembarco, además de que, por su tamaño, estaban muy en dependencia del tiempo.

A Novorossiisk y, después, a Guelendzhik me trasladé en automóvil, esta vez por buenas carreteras. En Guelendzhik se hallaba el jefe de la flota, L. Vladimirski.

Yo confirmé las indicaciones del GCG de que para la flota y la flotilla, la operación que se preparaba era un asunto importante, y que había que dedicarle toda la atención y todas las fuerzas. Cuando terminé mis gestiones en Guelendzhik partí hacia la flotilla del Azov. A ambos lados del camino, desde Novorossiisk a Temriuk, se encontraban cañones, tanques y vehículos alemanes destruidos y hasta en buen estado. Sí, en la península de Tamán los hitlerianos

sufrieron una derrota fundamental. Tuvieron que abandonar aquí todos sus medios técnicos pesados.

En Temriuk me entrevisté con el contralmirante S. Gorshkov. Tanto la flotilla como el 56 ejército, comandado por el general A. Grechko, se preparaban para un desembarco serio y grande. Por aquellos días esta operación aún no se denominaba Kerch-Eltiguén. Se trataba simplemente de un desembarco en la península, creando en ella una cabeza de puente.

El enemigo quedó bloqueado en Crimea, sus fuerzas estaban ya debilitadas considerablemente. Pero en previsión de una ofensiva de las tropas soviéticas, los alemanes reforzaban sus posiciones en toda la costa de Crimea; lo hacían de forma especial en la península de Kerch, como lugar más probable para el desembarco de tropas soviéticas. Teníamos sobrados motivos para esperar la más activa intromisión de la marina alemana en esta zona.

Por ello, el mando de la flota del Mar Negro no sólo tenía que pensar en el traslado de las tropas. En los puntos de concentración había que proteger los medios de desembarco contra los ataques de los buques y la aviación alemanes. Recuerdo cuando me llamaron del GCG a mediados de octubre –por entonces la preparación para la operación estaba en todo su apogeo– para que informara de la disposición de los marinos del Mar Negro para el cumplimiento de las misiones planteadas. Me ordenaron controlar personalmente la preparación de los buques y las unidades para el desembarco.

La flota del Mar Negro y la flotilla del Azov tenían que desembarcar combatiendo en la península de Kerch marinos y unidades seleccionadas del 18 y del 56 ejércitos y, después, abastecer refuerzos, armamento y munición hasta el final de la operación.

Se sabía que el enemigo había construido en la península de Kerch todo un sistema de puntos de apoyo saturados de medios de fuego, obras ingenieras defensivas, medios de observación y barreras de minas. En el mar había concentrado más de treinta barcazas rápidas de desembarco, treinta y siete lanchas torpederas, veinticinco lanchas patrulleras y seis

dragaminas. Todas estas fuerzas dificultaban el movimiento de los barcos soviéticos a lo largo de la península de Tamán, colocaban minas y vigilaban en los accesos a Feodosia y en el estrecho de Kerch. El enemigo se preparaba para una resistencia desesperada.

En la directiva del GCG la operación de desembarco se consideraba como la primera etapa de las acciones ofensivas del ejército soviético para la liberación de la península de Kerch. Su objetivo principal consistía en ocupar dos cabezas de puente en la península de Kerch con la subsiguiente acumulación en ellas de las fuerzas principales de los ejércitos 56 y 18. Las fuerzas de desembarco del 56 ejército, compuestas por tres divisiones de infantería con unidades de refuerzo, debían desembarcarse al nordeste y este de Kerch y apoderarse de la cabeza de playa en el sector Várdovka, Baksi y Opásnaya. El 18 ejército debía apoderarse de la cabeza de puente en el sector Kamysh-Burún, en el cabo de Takil. Para el desembarco de la división de infantería con las unidades de refuerzo se eligió el poblado Eltiguén, al sur del puerto Kamysh-Burún. Por ello, la operación recibió el nombre de Kerch-Eltiguén.

En la operación de desembarco se consideraba que la dirección principal era hacia la península de Enikalski (allí debían actuar las fuerzas de desembarco del 56 ejército) y la dirección auxiliar, debería ser la de Eltiguén (desembarco del 18 ejército). Las tropas desembarcadas en ambas direcciones debían dominar con dos golpes convergentes la parte oriental de la península de Kerch con los puertos de Kerch y Kamysh-Burún. Se proyectaba utilizar dichos puertos para desembarcar el resto de las fuerzas del 18 y el 56 ejércitos. Los desembarcos y el traslado de cinco escalones del 56 ejército debían durar, aproximadamente, quince días y, los del 18, unos treinta.

El general coronel I. Petrov, comandante general de las tropas del frente del Norte del Cáucaso, cuyo Estado Mayor se hallaba en Verennikóvskaya, llevaba la dirección general de toda la operación. Su ayudante por la parte marítima era el vicealmirante L. Vladimirski, comandante general de la flota del Mar Negro (el grupo operativo del Estado Mayor de

la Flota del Mar Negro se encontraba en Guelendzhik). El mando de las fuerzas de desembarco del 18 ejército corría a cargo del jefe de la base naval de Novorossiisk, contralmirante G. Jolostiakov, y el de las unidades del 56 ejército, a cargo del jefe de la flotilla militar del Azov, contralmirante S. Gorshkov.

Antes de comenzar la operación se realizó, como siempre, un trabajo considerable. Se reunieron datos acerca de las disposiciones de la tropas adversarias y se puntualizaron los lugares de desembarco. En la costa ocupada por las tropas soviéticas se construyeron amarraderos, se trasladaron a ella la artillería y la aviación y se concentraban unidades militares. Se examinaron hasta los detalles de aseguramiento hidrográfico de la navegación, material e ingeniero-técnico.

Siempre es difícil realizar un desembarco, pero efectuarlo allí donde el enemigo lo espera es particularmente complejo. Y el enemigo comprendía que, al no disponer de abundancia de grandes fuerzas de desembarco, las tropas soviéticas asestarían un golpe a través del relativamente angosto estrecho de Kerch. En efecto, no teníamos otra salida.

Pero no se trataba sólo de la insuficiencia de medios de desembarco. Aquí lo principal consistía en que se podía apoyar el desembarco con fuego de las baterías de la costa oriental del estrecho.

Estábamos, por tanto, frente a frente, separados tan sólo por el pequeño estrecho de Kerch. Los fascistas adivinaban, seguramente, que estábamos preparando un golpe y nosotros no podíamos ocultar nuestros preparativos: nos hallábamos demasiado cerca del enemigo. Pese a la superioridad de la flota del Mar Negro en el mar, aquí, en el reducido y poco profundo estrecho de Kerch no podían navegar los buques de gran calado por el peligro de las minas y la aviación. Para entonces, los alemanes habían concentrado en la zona de Kerch varias decenas de barcazas rápidas de desembarco (BRD). Ya me he referido a que estas pequeñas embarcaciones se habían construido especialmente para actuar en lugares estrechos y estaban bien blindadas, disponiendo de una artillería relativamente fuerte. Las lanchas soviéticas eran más débiles en armamento, y debíamos contar con esa cir-

cunstancia. Pero las BRD se podían contrarrestar, lanzando para la protección del desembarco, además de las lanchas torpederas y patrulleras, aviación y, donde fuera posible, destructores. La principal dificultad residía en la insuficiencia de medios de desembarco. Para tal servicio hubo que emplear barcos civiles, con frecuencia no adoptadas del todo para tales operaciones, e incluso botes. ¡Y esto con tiempo de borrasca!

Los marinos soviéticos reunieron y prepararon en poco tiempo toda una armada de pequeños barcos, lanchas rápidas y chalupas. Los propios marinos tenían la misión de llevar esas embarcaciones a la orilla, desembarcar con el primer asalto y, mediante un golpe audaz, ocupar la cabeza de puente y encajar los contraataques más fuertes del enemigo.

Claro que la lucha por el pedazo de costa no era exclusiva de los marinos. El mando del frente, a su vez, seleccionó cuidadosamente a hombres capaces de soportar el peso del primer desembarco.

La operación de Kerch-Eltiguén se dividió, según el plan, en cuatro etapas: la primera, preparatoria, consistía en concentrar, en determinados sitios, tropas, buques y medios de desembarco, terminar de construir embarcaderos y muelles, hacer el reglaje de tiro sobre los objetivos; la segunda era el embarque de tropas y su travesía; la tercera, el desembarco y, la cuarta, los combates por la cabeza de puente. En la noche del 27 al 28 de octubre debía realizarse el desembarco. Pero de improviso empeoró el tiempo bruscamente y se aplazó para el 1 de noviembre de 1943. Pero tampoco esta vez pudieron hacerse simultáneamente los desembarcos, otra vez lo impidió el considerable oleaje. El desembarco en el norte de Kerch se suspendió y los barcos regresaron a la base.

El desembarco en Eltiguén sí tuvo éxito, aunque venciendo grandes dificultades. Al anochecer del 31 de octubre comenzó el embarque en Tamán y en el lago Soliónoie. En total, cinco mil setecientos cincuenta soldados y oficiales del 18 ejército, armas y municiones. El batallón independiente de infantería de marina, mandado por el capitán N. Beliakov, marchaba como destacamento de vanguardia.

Un destacamento de doce lanchas torpederas cubrieron a los destacamentos durante la travesía y en el momento del desembarco.

Todos comprendían lo mucho que dependía del primer asalto. No fue casualidad que en el muelle Krótov despidieran a las fuerzas de desembarco el teniente general K. Leselidze, jefe del 18 ejército, y el coronel L. Brézhnev, jefe de la sección política del ejército. Los soldados y marinos partieron con elevado espíritu a la dura y peligrosa travesía. Los soviéticos actuaron con audacia y decisión. Nos llena de orgullo que de los cincuenta y ocho participantes en el desembarco distinguidos con el título de Héroe de la Unión Soviética, trece fueran infantes de marina. Este alto título lo ganaron también veintiún marino de lancha.

Como esa noche no se logró efectuar el desembarco de las tropas del 56 ejército, al amanecer, el enemigo lanzó todas sus reservas contra el desembarco de Eltiguén. Contra las fuerzas desembarcadas se arrojaron infantería y tanques. Gracias al apoyo de la artillería y la aviación, las tropas desembarcadas lograron rechazar al enemigo, aunque hubo que reducir la cabeza de puente a kilómetro y medio–dos kilómetros de profundidad y cuatro–cinco, de frente. El curso posterior de la lucha dependía de la rapidez del incremento de las fuerzas.

El 1 de noviembre, al anochecer, comenzó el desembarco de los siguientes escalones. Tenían lugar bastantes bajas, pero no obstante, en la noche desembarcaron dos mil trescientos setenta hombres. Ahora, en la cabeza de puente combatían ya nueve mil quinientos.

El 2 de noviembre, el enemigo emprendió hasta veinte contraataques, pero no logró nada. A la noche siguiente llegaron a la cabeza de puente nuevos refuerzos. El enemigo continuaba aumentando su presión y bloqueaba el desembarco por mar. Por añadidura, había tormenta. Se hacía completamente imposible hacer llegar los cargamentos necesarios a la cabeza de puente. Los marinos del Mar Negro intentaron romper el cerco. La aviación de la flota asestaba bombardeos masivos sobre los barcos enemigos. La artillería soviética arrojaba su fuego contra el puerto Kamysh-Burún,

donde tenían su base las BRD y las lanchas. En consecuencia, una parte de las fuerzas de bloqueo quedaron destruidas. Pero aun no se había logrado eliminar definitivamente el bloqueo enemigo. Cada raid de los buques soviéticos a Eltiguén comportaba enormes dificultades.

En la noche del 2 al 3 de noviembre, las tropas del 56 ejército desembarcaron en la zona de Gleika, Zhukovka y Opásnaya. El adversario tuvo que trasladar parte de sus fuerzas hacia allí. Esto alivió un tanto la situación de las fuerzas desembarcadas en Eltiguén. Pero en cuanto los fascistas lograron detener la ofensiva de las tropas soviéticas al este de Kerch, reanudaron los contraataques con fuerza singular contra la cabeza de puente de Eltiguén. Hasta el 1 de diciembre, las tropas desembarcadas, mandadas por el Héroe de la Unión Soviética V. Gladkov, rechazaron con éxito los ataques y mantuvieron las líneas ocupadas. Pero tras enviar a Eltiguén la 6ª división de caballería rumana y un regimiento alemán mixto, el enemigo logró, a costa de grandes bajas, romper la defensa de las fuerzas desembarcadas. A las tropas soviéticas se les acababan las municiones.

Para entonces, las citadas fuerzas habían cumplido ya con su misión fundamental, asegurar el desembarco de las tropas del 56 ejército en la dirección principal. El jefe de la operación ordenó a las fuerzas desembarcadas evacuar la cabeza de puente. Los barcos no lograron llegar hasta el punto de embarque. Entonces las unidades desembarcadas rompieron la barrera enemiga y se dirigieron a la unión con las fuerzas principales por tierra. El 7 de diciembre entraron en Kerch.

La aparición de las tropas soviéticas en Kerch desconcertó a los hitlerianos. Cuando se recobraron, iniciaron su ofensiva contra la montaña de Mitridat, donde se habían fortificado las fuerzas de desembarco. Los combatientes soviéticos tuvieron que retirarse al puerto y organizar la defensa junto a los muellos.

En la operación de Kerch-Eltiguén, la flotilla del Azov cumplió una importante misión desembarcando las tropas del

56 ejército. En el primer lanzamiento iban los marinos y unidades selectas del ejército. Su misión era ocupar en combate primeramente el borde de la línea costera para asegurar el desembarco y el avance de unidades mayores. Los marinos, que transportaron las tropas de desembarco en medio de la tormenta bajo el fuego enemigo, actuaron como verdaderos héroes.

A las 14 horas del 2 de noviembre había terminado en Temriuk el embarque de la 2ª división de Tamán de la Guardia y de un batallón de infantería de marina. Los cinco destacamentos que efectuaban el traslado del desembarco se componían de pequeñas embarcaciones: lanchas dragaminas, pequeñas lanchas cazadoras y chalupas. El fresco viento nordeste dificultaba la formación y el avance de las lanchas. Y había que pasar por un estrecho canal entre los campos de minas; cualquier desviación representaba un peligro de muerte.

Los destacamentos de buques de desembarco seguían a cuatro grupos de lanchas blindadas de asalto. A las 21 horas 45 minutos llegaron a la línea de partida. En este momento la aviación ya estaba lista para actuar en el aseguramiento del desembarco.

Algo más tarde, veintiocho naves con fuerzas de desembarco llegaron a la línea de despliegue táctico. Los demás estaban aún en camino cuando nuestra artillería tomó la palabra. Cuatrocientas veinte piezas, dos regimientos de morteros de la Guardia del 56 ejército y la aviación del 4° ejército aéreo comenzaron a "ablandar" las zonas de desembarco.

El desembarco del 56 ejército en la península de Kerch terminó por completo únicamente el 20 de noviembre. Ese mismo día, de acuerdo con la directiva del GCG del Jefe Supremo, el Frente del Cáucaso del Norte se reorganizó en Ejército Independiente de Primorie.

El incremento de fuerzas en la cabeza de puente de Kerch transcurrió en una complejísima situación. Los muelles y las rutas a través del estrecho se hallaban bajo los golpes ininterrumpidos del enemigo. El mal tiempo dificultaba sin cesar a los marinos: era bien entrado el otoño y el estrecho po-

día helarse de un momento a otro. Además no teníamos suficientes medios flotantes para transportar tanques, artillería y camiones. Pese a todo, el 4 de diciembre se trasladaron a la península de Enikalski ocho escalones de tropas. En total, la flotilla militar del *Azov* transportó setenta y cinco mil cuarenta hombres, dos mil setecientos doce caballos, más de cuatrocientos cincuenta cañones de diferente calibre, incluso obuses de 152 milímetros; ciento ochenta y siete morteros, setecientos sesenta y cuatro vehículos (de ellos, cincuenta y ocho con dispositivos reactivos), ciento veintiocho tanques, cien mil ciento ochenta toneladas de municiones, dos mil setecientas setenta toneladas de víveres y gran cantidad de otros cargamentos.

Las dificultades eran infinitas, especialmente cuando había que transportar medios técnicos pesados en embarcaciones pequeñas. Pero los marinos hallaban solución a todo. Mucho fue lo que hicieron también las unidades ingenieras del ejército junto con los marinos: a veces parecía milagrosa su forma de cargar y descargar la artillería pesada y los tanques. El enemigo intentaba frustrar por todos los medios nuestros transportes, pero todo fue en vano. El recién organizado ejército del Primorie ordenaba sus filas y se preparaba para la ofensiva.

El comandante general del ejército decidió enviar refuerzos a las tropas desembarcadas en Eltiguén que se batían en Kerch. Venciendo la encarnizada resistencia del enemigo, los marinos llevaron allí la 83 brigada de infantería de marina. Las nuevas unidades fortalecieron a las desembarcadas. Pero el enemigo trajo grandes fuerzas, artillería automotriz y se apoderó de las alturas dominantes. Entonces, el jefe del Ejército Independiente de Primorie ordenó la evacuación del desembarco. Pese al fuego huracanado del enemigo, estas fuerzas pasaron a Tamán.

Con ello terminó la operación Kerch-Eltiguén. Las tropas del Ejército Independiente de Primorie pasaron a la defensa para prepararse con vistas a la ofensiva decisiva.

¿Cuál es la conclusión de esta sumamente difícil operación? Las fuerzas de desembarco ocasionaron al enemigo bajas considerables. En los combates efectuados del 1 de no-

viembre al 12 de diciembre de 1943, los alemanes perdieron miles de soldados, más de cien aviones, hasta cincuenta tanques y cuarenta y cinco diferentes baterías. Las tropas del Ejército Independiente de Primorie, al ocupar la península de Enikalski, se atrajeron hacia sí desde la dirección de Perekop fuerzas considerables de la agrupación enemiga de Crimea. Con ello facilitaron la ofensiva del 4° Frente Ucraniano por la parte de Perekop. *Aislados en la península de Crimea,* los fascistas se hallaban bajo los golpes simultáneos de dos direcciones: del Norte y el Este.

La operación de Kerch-Eltiguén fue una de las mayores por su magnitud: se realizó con las tropas de todo un frente y con la participación de la flota del Mar Negro y la flotilla del Azov. Demostró una vez más lo importante de una precisa cooperación del ejército y la flota en tales casos. Pese a ciertos fallos en la organización de la cooperación, los esfuerzos de todas las armas se orientaron a un mismo fin, y esto aseguró el éxito.

En la operación de Kerch-Eltiguén mostraron de nuevo su heroísmo los combatientes de las fuerzas de tierra, los marinos, los aviadores y los artilleros soviéticos. El mando terrestre emitió un alto juicio del valor y la entereza del personal de los buques y la infantería de marina.

En la lucha por Crimea, que duró desde septiembre de 1941 hasta mayo de 1944, participaron grandes agrupaciones estratégicas de fuerzas por ambos lados: de los alemanes, el 11 y el 17 ejércitos, dos cuerpos de ejército rumanos y grandes unidades independientes, la 4ª flota aérea y fuerzas navales rumanas, alemanas e italianas en el Mar Negro; del lado soviético, el 51 ejército, el de Primorie, el Ejército Independiente de Primorie, las tropas de los frentes del Cáucaso, Cáucaso del Norte y Crimea y del 4° Frente Ucraniano; los ejércitos del aire 4° y 8°, la flota del Mar Negro y la flotilla del Azov. Durante este tiempo, las Fuerzas Armadas soviéticas realizaron más de veinte operaciones defensivas y ofensivas, generalmente conjuntas, de las tropas terrestres, la flota del Mar Negro y la aviación. En el curso de la lucha creció la significación de Crimea no sólo como importante cabeza de puente estratégica, sino también como factor

político-militar independiente, lo que permite considerar el conjunto de operaciones citadas como la batalla por Crimea.

La primera etapa de dicha batalla (del 24 de septiembre al 21 de noviembre de 1941) terminó a favor del enemigo, que primeramente ocupó los istmos de Perekop e Ishún y, después, en octubre, toda la península, obligando a las tropas del 51 ejército a evacuarse de la península de Kerch a la de Tamán. La incorporación, por parte de la flota del Mar Negro, de su aviación, la artillería costera y la infantería de marina y otros tipos de apoyo a las tropas de la defensa no pudo cambiar el curso de los acontecimientos. La llegada del ejército de Primorie de Odesa a Crimea tampoco influyó esencialmente en la correlación de fuerzas. Sin embargo, la flota del Mar Negro y el ejército de Primorie lograron mantener la más importante base de Sebastopol y rechazar la primera ofensiva contra ella.

La nueva etapa de la lucha por Crimea comenzó en el invierno de 1941-1942. El GCG del Mando Supremo no podía dejar de utilizar la superioridad de la flota del Mar Negro, la firme defensa de Sebastopol y las reservas del Frente de Transcaucasia para desarrollar la ofensiva estratégica comenzada cerca de Moscú. La operación de desembarco de Kerch-Feodosia (25 de diciembre de 1941–2 de enero de 1942), como resultado de la cual se formó el nuevo frente de Crimea (28 de enero de 1942), puso en situación crítica las tropas alemanas en Crimea y creó las condiciones para la completa liberación de la península. Empero, la superioridad general de fuerzas del enemigo y la dispersión de éstas (desembarco en Eupatoria del 5 al 7 de enero y, en la zona de Sudak, del 6 al 25 de enero) impidieron desarrollar el éxito. Después, el enemigo bloqueó Crimea, creó superioridad en aviación y tanques y asestó una derrota a las tropas del frente (8-21 de mayo). Esto determinó el empeoramiento de la situación y la caída de Sebastopol (4 de julio de 1942).

La flota del Mar Negro continuó la lucha por Crimea con acciones sistemáticas de la aviación y los buques, impidiendo así que el enemigo se valiera de Crimea como cabeza de puente para desplegar la ofensiva en el Cáucaso.

No menos tensa fue la lucha por la liberación de Crimea, cuyo mantenimiento, a juicio de los hitlerianos, representaba la garantía de la actitud amistosa de Turquía y la fidelidad de Rumania y Bulgaria a sus compromisos de aliados, y también de la inaccesibilidad de la costa noroeste del Mar Negro para los desembarcos soviéticos. El GCG adoptó el método, verificado en la práctica, de ir reconquistando paulatinamente Crimea: *primero, tomar cabezas de puente en* los istmos septentrionales (31 de octubre–11 de diciembre de 1943) y, después, con los golpes simultáneos de las tropas terrestres apoyadas por la flota en dirección a Sebastopol, derrotar a las principales fuerzas enemigas. Además de participar en estas operaciones, la flota del Mar Negro tenía la misión de interceptar las comunicaciones que conducían a Crimea y lograr su bloqueo.

La cabeza de puente de Novorossiisk-Tuapsé, la lucha por la cual se prolongó de agosto de 1942 a octubre de 1943, quedó de hecho aislada del resto del territorio del país, por cuanto por entonces aún no existía comunicación ferroviaria de Sochi a Sujumi y la carretera del Mar Negro tenía limitada capacidad de tránsito. Los principales transportes masivos se efectuaban por mar, esencialmente desde Poti. El apoyo directo de la infantería de marina, la artillería costera y naval y la aviación de la flota a las fuerzas terrestres desempeñó un gran papel. A diferencia de Leningrado, aquí no se emplearon para ello todas las fuerzas de la flota, sino una parte considerable de ellas –la flotilla de Azov y las bases navales de Kerch, Novorossiisk y Tuapsé–; como asimismo se emplearon sistemáticamente la aviación de la flota y los buques de la escuadra para los golpes directos sobre las tropas del enemigo. La cabeza de puente no sólo se mantuvo, sino que se transformó paulatinamente en zona de partida para la ofensiva. La lucha por ella culminó el 9 de octubre de 1943, cuando el Frente del Cáucaso del Norte, la flota del Mar Negro y la flotilla del Azov liberaron la península de Tamán.

EL ENEMIGO ARROJADO DE LENINGRADO

Desde que comenzó la guerra, el trabajo en el Estado Mayor Principal de la Marina duraba las veinticuatro horas del día. Este régimen de trabajo se estableció para todo el aparato central del país.

Si la situación en las flotas era más o menos tranquila, se informaba al mando supremo dos veces al día. En los momentos agitados, el parte se daba con más frecuencia.

Así ocurrió también cuando las tropas soviéticas se disponían a eliminar el bloqueo de Leningrado. La Marina tenía entonces dos misiones fundamentales: asegurar el transporte de tropas a la cabeza de puente de Oranienbaum y preparar un poderoso golpe de fuego con todas las fuerzas de la artillería costera y naval contra las fortificaciones enemigas en la zona de ofensiva de nuestras tropas.

Ninguna de las dos misiones era fácil. Había que realizar los grandes transportes en invierno, cuando el golfo de Finlandia estaba inmovilizado por los hielos, y sin que el enemigo lo advirtiera. Con la misma reserva había que concentrar en las posiciones gran cantidad de artillería, incluida la fija (los cañones de tipo naval exigían construir un fundamento poderoso y bastante complejo si no se colocaban sobre un vagón de plataforma).

Según el proyecto del GCG, en la operación de liberación de la región de Leningrado y la ciudad de Nóvgorod debían participar las tropas de los frentes de Leningrado y de Vóljov en cooperación con la flota del Báltico y la ayuda de las fuerzas del 2º Frente del Báltico, la aviación de gran autonomía y las grandes unidades de guerrilleros.

Por entonces, casi toda la costa del golfo de Finlandia estaba todavía en manos del enemigo. La flota del Báltico tenía su base mayormente en Leningrado y Kronstadt. Como en los pasados meses de guerra, en las comunicaciones de los hitlerianos sólo podía valerse de submarinos y aviación. La flota del Báltico seguía hundiendo, en difíciles condiciones transportes fascistas y cortando las comunicaciones marítimas enemigas.

En la operación para la completa liberación de la región de Leningrado, la flota del Báltico debía ayudar a transportar el 2º ejército de choque desde Leningrado, a través de Lisi Nos, a la cabeza de puente de Oranienbaum. El GCG consideraba que esta cabeza de puente, mantenida por las tropas soviéticas desde el comienzo de la guerra, era la más cómoda para asestar uno de los golpes principales sobre el enemigo, desde donde menos esperaba la ofensiva. También desde esa cabeza de puente era más fácil enviar los refuerzos durante la ofensiva. El mando del frente y de la flota analizó con el mayor detalle dónde y cómo utilizar la flota, los objetivos sobre los que debía golpear en primer término la artillería y la aviación del Báltico.

La nueva dislocación de las tropas se efectuó en condiciones sumamente complejas. No debe olvidarse que Leningrado estaba recién desbloqueado, pero, de hecho, aún quedaba cercado por mar. El golfo de Finlandia se hallaba en manos enemigas. Los hitlerianos no escatimaban fuerzas para fortalecer su costa. Sus baterías estaban enfiladas a Kronstadt y batían cada metro de la superficie del golfo de Finlandia. El mando soviético sabía que los fascistas defenderían sus posiciones con furor de condenados, por cuanto si las abandonaban en invierno era difícil que se pudieran fortificar en las nuevas líneas.

El traslado de las unidades del 2° ejército de choque a la cabeza de puente de Oranienbaum se transformó en una verdadera epopeya heroica. La realizaron las fuerzas de la base naval de Leningrado y de la zona de defensa naval de Kronstadt. El 5 de noviembre, el Estado Mayor Principal de la Marina recibió la primera información sobre el comienzo del transporte. Era un parte muy parco, pero al leerlo me imaginé claramente el cuadro de lo que ocurría. Oscuridad impenetrable. Helada. Viento. Bajo un incesante cañoneo, las tropas se concentraron en Lisi Nos, junto a Leningrado. Aquí embarcaron en los transportes.

En la primera etapa, del 5 al 20 de noviembre de 1943, dos fondeadores de redes, dos barcazas automotrices de desembarco, seis dragaminas, dieciocho barcazas y remolcadores participaron en el transporte.

En esta etapa se realizaron noventa y tres raids.

La segunda etapa del transporte tuvo lugar del 23 de diciembre de 1943 al 21 de enero de 1944. Para ello se designaron dos fondeadores de redes, cuatro barcazas automotrices, once barcazas no autopropulsadas, veintiún dragaminas, cuatro remolcadores rompehielos, nueve buques remolcadores, un transporte y un patrullero. Marchaban venciendo pesados hielos. Y de nuevo sólo de noche. Todo este tiempo, una parte de la artillería de la flota y del 3er cuerpo de contrabatería de Leningrado se hallaban en constante disposición combativa, enfilando cada batería alemana que pudiera abrir fuego sobre el golfo.

Todos actuaban con heroísmo: los marinos y los infantes, los trabajadores fluviales y los portuarios. En Leningrado se borraron totalmente las fronteras entre el frente y la retaguardia. Todos sin excepción, tanto militares como civiles, participaron en la defensa y la liberación de la ciudad de Lenin. En total se transportaron a la cabeza de puente más de cincuenta mil hombres, doscientos once tanques y seiscientos setenta cañones.

En la zona de ofensiva del 2º ejército de choque, de los ciento noventa y siete cañones de gran calibre, ochenta pertenecían a la artillería naval. Hicieron mucho, particularmente en la primera etapa de la ofensiva, destruyendo las obras grandes de la defensa enemiga, batiendo toda su zona principal defensiva y parcialmente la segunda. Cincuenta y dos aviones de bombardeo (incluidos veintidós torpederos), setenta y uno de asalto, ciento setenta y cinco de caza, veintiuno de reconocimiento y corrección de fuego: estas eran las fuerzas de choque que actuaban desde el aire. Dislocada en los aeródromos costeros y los isleños, la aviación de la flota estaba más cerca del campo de combate y, además, al actuar desde el lado del golfo de Finlandia, superaba con mayor facilidad el sistema de la DAA del enemigo. La aviación de la flota asestaba golpes sobre los objetivos enemigos desde Vólosovo y Luga hasta Tallinn y Riga.

En la mañana del 14 de enero, después de una poderosa preparación artillera, las tropas del 2º ejército de choque comenzaron el avance. Sus ataques estaban constantemente

apoyados por el fuego artillero y la aviación navales. Tras la ruptura de la línea fortificada del enemigo, las tropas soviéticas avanzaban con decisión en dirección a Ropsha. El 15 de enero, el 42 ejército también pasó a la ofensiva. Después de liberar Krásnoie Seló tomó también la dirección de Ropsha. Al mismo tiempo, las tropas del frente de Vóljov rompieron la defensa enemiga y atacaron en la zona de la ciudad de Nóvgorod. El 19 de enero se liberó Ropsha. Los restos de la agrupación Petergoff-Strelnia del enemigo quedaron cercados.

Del 14 al 30 de enero, las tropas de los frentes de Leningrado y Vóljov, con activa participación de la flota, acabaron definitivamente con el bloqueo de Leningrado y asestaron una seria derrota al 18 ejército de los hitlerianos. En esta etapa, la artillería naval prestó una ayuda esencial a las tropas. Realizó mil ciento treinta cañoneos, disparando veinticuatro mil doscientos noventa y tres proyectiles. En lo fundamental, los golpes se asestaron contra las baterías del enemigo. ¿Por qué se eligieron precisamente estos objetivos? Había que conquistar el dominio de fuego y neutralizar cualquier intento enemigo de cañonear Leningrado y los órdenes combativos de nuestras tropas. Esta misión se cumplió. Por motivos tácticos, en la operación de Leningrado se designó un gran papel precisamente a la artillería. Tras conquistar la superioridad en el campo de batalla, el "dios de la guerra" –como llamaban a la artillería– influía en la solución de todas las demás misiones.

La aviación de la flota actuaba junto con el ejército del aire del frente de Leningrado. Sólo en la primera etapa de la operación, los pilotos navales realizaron cerca de mil cien vuelos. La que actuaba con mayor intensidad era la aviación de asalto, atacando los órdenes combativos de la agrupación de Petergoff-Strelnia del enemigo.

Para todos era difícil en el frente, pero probablemente en aquellos días para los pilotos lo era aún más. La baja nubosidad y mala visibilidad complicaban extraordinariamente su trabajo. Hubo que renunciar a los vuelos masivos de asalto. Los aviones de este tipo volaban en pequeños grupos y actuaban a muy poca altura.

La cooperación de la artillería terrestre y la naval facilitó la ruptura de la defensa enemiga en toda la profundidad táctica. Aquí, la artillería táctica batía el borde delantero de la defensa enemiga y, la naval, junto con la pesada, de campaña, objetivos más alejados. La cooperación de la aviación del frente y la de la flota también ayudaba a las tropas terrestres a cumplir las misiones tácticas.

En la segunda etapa de la ofensiva, desde el 31 de enero hasta el 15 de febrero, el enemigo fue arrojado a distancias inaccesibles para la artillería fija y naval. Ahora era la aviación de la flota la que ayudaba en lo fundamental a las tropas del frente de Leningrado.

Al salir las tropas soviéticas a la línea del río Narva, el Consejo Militar de la flota tomó medidas para restablecer la red de aeródromos de antes de la guerra y desplegar las unidades de la DAA y la defensa costera. Sin embargo, la formación de la capa de hielo en el mar y la destrucción de las líneas ferroviarias por el enemigo en la retirada frenaban dichos trabajos. Cuando combatíamos por la línea fortificada de Narva, nosotros no pudimos acercar al frente más que una parte de la aviación de la flota y algunas baterías de la defensa costera y trasladar de base a tres lanchas cañoneras y un pequeño número de dragaminas y lanchas.

LA FLOTA DEL NORTE SE REFUERZA

A fines de julio de 1943, Italia capituló. La flota italiana pasó a los aliados en calidad de trofeo.

En la Conferencia de Moscú de los Ministros de Asuntos Extranjeros de la URSS, EE.UU. e Inglaterra, cuando se aprobaba la declaración sobre Italia, la delegación soviética propuso el reparto de la flota italiana entre los aliados.

En la Conferencia de Teherán, celebrada en diciembre de 1943, nuestra delegación recordó el problema de los buques italianos, agregando que si, por alguna circunstancia, en ese momento no se podía ceder su propiedad a la Unión Soviética, nosotros aceptábamos tomarlos en usufructo temporal para ponerlos, después de la guerra, a disposición de las Naciones Unidas.

Roosevelt y Churchill quedaron de acuerdo.

–¿Podemos, por tanto, recibir esos buques a fines de enero del próximo año? –preguntó Stalin.

Los jefes de Gobierno de EE.UU. e Inglaterra respondieron de nuevo afirmativamente.

Pero las cosas marchaban a paso de tortuga.

Los aliados declararon que, en ese momento, no era cómodo repartir la flota por cuanto –según ellos– esto podía incitar la enemistad de los italianos, por lo cual, a cambio de los buques de trofeo, los aliados cedían temporalmente a la URSS: los ingleses, el viejo buque de línea "Royal Sovereign", los destructores, igualmente gastados, "St. Albans", "Briton", "Richmond", "Chelsea", "Leamington", "Roxburgh", "Georgetown" y "Lincoln", así como cuatro submarinos del tipo "Ursula" y, los norteamericanos, el crucero "Milwaukee", también lejos de ser nuevo.

Informé al GCG que los buques cedidos eran viejos.

– No merece la pena confiar en que nos vayan a dar buques modernos –respondió Stalin–. Diga mejor dónde piensa usted emplearlos.

– En la flota del Norte. Allí todavía pueden ser útiles. Servirán para escoltar convoyes, la lucha antisubmarina y la protección de la costa.

– Está bien, trasládelos allí.

El jefe de la misión naval inglesa, el almirante J. Miles, cuando nos encontramos, expresó sus dudas:

–¿Acaso pueden sus marineros asimilar en plazo tan corto grandes buques que desconocen e incluso trasladarlos a Múrmansk?

Pero nosotros cumplíamos con tesón nuestra tarea. Elegimos Arjánguelsk para formar las tripulaciones. A mí me encargaron responder por toda la operación. Por ello tuve que trasladarme dos veces al Norte para comprobar la marcha de las cosas.

Las dotaciones se formaron de manera reflexiva y rápida. Y el trabajo era considerable, pues había que reunir ¡tres mil marinos! Para facilitar y acelerar la operación de hacerse cargo del buque de línea extranjero se designaron marinos de ese mismo tipo de buque soviético; para los destructores, ma-

rinos de destructores y, para los submarinos, personal de submarino.

El 28 de abril de 1944, las tripulaciones formadas se enviaron con el convoy de turno a Occidente. Yo volé especialmente de nuevo a Arjánguelsk para despacharlos.

El 30 de abril, en la zona de la isla Medvezhi, submarinos alemanes atacaron el convoy. El transporte donde viajaba la tripulación de uno de los destructores se hundió. Por fortuna se logró salvar al personal.

El 7 de mayo, el convoy llegó al punto de destino. Las tripulaciones soviéticas se dirigieron inmediatamente a los puertos ingleses donde debían recibir los buques.

El plan de recepción de las naves, previamente elaborado con detalle en la patria, se coordinó con el mando naval inglés y el trabajo marchó con rapidez. Nuestras esperanzas en la experiencia, la disciplina y la inventiva de los soviéticos quedaron justificadas. Los marineros rusos, pese a desconocer el idioma inglés, asimilaron rápidamente la técnica extranjera. Los ingleses vieron como si fuera un milagro que nuestros marinos se hicieran cargo del buque de línea, el mayor de todos, saturado de complejísimos mecanismos, en sólo veinte días.

– Los rusos no han enviado marineros, sino ingenieros disfrazados –escribían los periódicos ingleses.

Los marineros soviéticos se reían cuando leían estas líneas. Los amigos ingleses prestaban todo tipo de apoyo a los marinos soviéticos. Los marinos ingleses se contagiaron con el entusiasmo de los nuestros y también estaban dispuestos a permanecer días enteros en los buques.

Como siempre, quien más tuvo que bregar fue el personal de las unidades electromecánicas. Respondían de los mecanismos principales y auxiliares y de la vitalidad de las naves.

Los buques modernos son complejísimas obras de ingeniería. Llevan poderosas armas. Pero para usarlas el buque debe tener marcha y mantenerse a flote incluso cuando sufre algún deterioro de combate. ¡Cuántas veces se dio en la guerra que un buque lleno de heridas apenas se mantenía flotando, pero vencía y regresaba a la base! Esto era siempre mérito,

ante todo, de los marineros del "departamento de combate cinco". Por ello, al recibir los buques extranjeros se dedicó mayor atención al trabajo de los marinos de las unidades electromecánicas.

La ceremonia de transferencia del buque de línea tuvo lugar el 30 de mayo de 1944. A las 11 horas 15 minutos, el pabellón naval soviético se izó en el mástil. Desde este momento, el buque se llamó "Arjánguelsk". F. Gúsev, embajador soviético en Inglaterra, habló ante los marinos. La ceremonia transcurrió en un ambiente cordial. Los representantes de la Marina inglesa pronunciaron muchas palabras encomiosas.

Ese mismo día, la bandera soviética se izó en los submarinos. Todos ellos tomaron el índice "vedi" (una de las letras del antiguo alfabeto eslavo): "B-1", "B-2", "B-3" y "B-4".

La entrega de los destructores se demoró un tanto por motivo de su reparación.

Por fin llegó la hora de partida de Inglaterra. El mando del destacamento estudió la situación operativa. En Altafiord se hallaba el buque de línea alemán "Tirpitz". Más de una decena de destructores enemigos estaban preparados en las bases septentrionales de Noruega. En el camino a seguir por el destacamento, el enemigo podía reunir hasta medio centenar de submarinos.

No podía ni soñarse con mantener en secreto la travesía: un destacamento tan numeroso de buques de combate es un fenómeno demasiado visible. Por ello se prepararon para lo peor. Si se requiere, aceptar el combate. Por entonces, el convoy de turno cursaba de Islandia a Múrmansk. Se decidió incluir nuestros buques en su escolta.

El buque de línea "Arjánguelsk" rindió honores navales en la rada Scapa Flow a los buques ingleses y, en la tarde del 17 de agosto, en compañía del crucero y los destructores, salió a alta mar.

El GCG se interesaba diariamente por la travesía de los buques. Había que informar con todo detalle. Los buques partieron con tormenta: la fuerza del viento era de nueve grados. Y en cuanto disminuyó el oleaje, comenzaron los ataques de los submarinos alemanes. La aviación naval del Nor-

te vigilaba constantemente e informaba de la situación en la zona de travesía de los buques.

El 24 de agosto, tras un recorrido de 1880 millas, los buques llegaron al golfo de Kola y anclaron. Por consiguiente toda la operación duró cerca de cuatro meses. Todos los marinos soviéticos, desde el almirante hasta los marineros de filas, que participaron en la travesía mostraron elevada maestría, entereza y fidelidad a la causa.

Sólo aquí, en puerto soviético, el crucero norteamericano "Milwaukee" recibió su nuevo nombre, "Múrmansk".

Y a pesar de todo, perdimos un buque, el submarino "B-1". Lo conducían gentes magníficas, encabezadas por I. Fisanóvich, famoso especialista en submarinos de la flota del Norte. Aún se desconocen las causas de su hundimiento.

Las tripulaciones soviéticas asimilaron excelentemente los buques ingleses y norteamericanos "cedidos temporalmente". Estas naves hicieron su servicio correctamente hasta el final de la guerra.

Cuando el 10 de febrero de 1947 se firmó el Tratado de Paz con Italia, estos buques se devolvieron a Inglaterra y Estados Unidos y treinta y tres buques italianos se confirieron a la flota del Mar Negro.

Recibimos en calidad de *Lend-lease* pequeños buques norteamericanos. Las conversaciones sobre su entrega se efectuaron en Moscú. El general Dean, representante norteamericano, puso la condición de que los recibiéramos en EE.UU. y los trasladáramos a nuestros puertos con nuestras propias fuerzas. Argumentaba eso diciendo que ellos no navegaban lejos de la costa con buques tan pequeños, y si se requería atravesar el océano, esos buques se cargaban sobre cubiertas de transportes.

La recepción de los buques y la organización de la travesía recayó sobre el representante naval soviético en los EE.UU., el cual intentó cargarlos en barcos de transporte, pero tropezó con tantas dificultades, que estuvo a punto de renunciar a ellos. No quedaba más recurso que trasladarlos con su propia marcha. ¡Y eran seis mil millas por el océano, por añadidura, en otoño, la época de las tormentas!

El entonces jefe del Estado Mayor Principal de la Marina,

vicealmirante G. Stepánov, reunió a sus subordinados y los ordenó meditar. Examinaron la cuestión en todos sus aspectos. Las conclusiones no eran muy esperanzadoras: había pocas posibilidades de que los buques llegaran a su destino. Pero había que arriesgar. Estuve mucho tiempo sin decidirme a firmar la orden. Volví a sopesar de nuevo los "pro" y los "contra". Y, pese a todo, la firmé confiando en el heroísmo y la pericia de nuestros marinos.

El primer grupo constaba de doce buques tipo "SCh" –submarine chasers–, es decir, cazadores de submarinos (nosotros comenzamos a llamarlos cazadores grandes "Bo", aunque no tenían más que ciento cincuenta toneladas de desplazamiento). Su armamento consistía en ametralladoras de gran calibre, lanzabombas y los medios de hidroradar e hidroacústica necesarios para la caza de submarinos. A los cazadores se agregaron doce dragaminas tipo "AM".

Los especialistas soviéticos se hacían cargo de los buques en los propios astilleros; desde allí, los marinos norteamericanos los trasladaban al puerto, donde esperaban las tripulaciones soviéticas. Cuando ya se habían firmado las actas de entrega y recepción se izó sobre las naves el pabellón de la Marina de Guerra soviética. Desde ese momento, los marinos soviéticos respondían totalmente por los buques.

Poco después, los cazadores y los dragaminas salieron al océano.

B. Nikitin, participante de la travesía, recuerda: "La travesía duró más de veinte jornadas de marcha. Las tripulaciones apenas se apartaban de sus puestos de combate. En el camino de Islandia a Múrmansk, los buques, con tripulaciones lejos de estar completas, se incorporaron a los trabajos combativos: navegaban formando parte de la escolta de los convoyes. Como teníamos insuficiencia de medios antisubmarinos, nada más arribar a Vaenga, los buques comenzaron inmediatamente a prestar servicio de guardia de combate, buscando y aniquilando a los submarinos enemigos."

De la misma forma llegaron más tarde a la flota del Norte otros treinta y cuatro cazadores y veinticuatro dragaminas. Las travesías sin precedentes de estos pequeños buques im-

plicaban, por supuesto, riesgos, exigían enorme tensión en los marinos.

En el Norte todavía hacía frío, a veces se producían incluso precipitaciones de nieve, pero el verano se imponía y el sol alumbraba las veinticuatro horas sobre el mar. Hubo que pensar en reforzar, por todos los medios, la protección de los convoyes, y los nuevos buques resultaron sumamente oportunos. Ahora, la flota del Norte podía designar cada vez para proteger los convoyes hasta cuarenta buques de combate y hasta dos divisiones aéreas.

Se produjo el viraje de la guerra, no sólo en tierra, sino también en el mar: los convoyes y los puntos de descarga estaban bien cubiertos por la aviación de caza y los medios antiaéreos.

También respiraron mejor las guarniciones de las penínsulas Ribachi y Sredni. Este rincón del Círculo Polar, bloqueado por tierra, mar y aire, lo defendían estoicamente los combatientes del ejército y la flota durante las noches polares en las inhabitadas rocas de granito, donde en invierno el viento helado quema y los pájaros se hielan en pleno vuelo.

LA ESCUADRA VUELVE A SEBASTOPOL

La primavera de 1944 se caracterizó por el creciente ritmo de la ofensiva en todos los frentes. Esto, naturalmente, se reflejó también en la actividad más intensa de las flotas que cooperaban con los frentes. Cambió la naturaleza de las operaciones navales; su objetivo ahora era participar en la liberación del litoral y las ciudades costeras. El GCG dedicaba a la Marina mayor atención. El Alto Mando Supremo, en sus directivas a los frentes, determinaba con precisión el papel de las flotas.

– Ha llegado el momento de una mayor actividad de las flotas en el mar –me dijo Stalin.

Esta conversación tuvo lugar cuando la liberación de Crimea se planteaba ya de inmediato.

Crimea, ubicada en el mismo centro del Mar Negro, tenía gran importancia estratégica. No por casualidad los hitlerianos se aferraban tanto a ella.



En la Conferencia de Potsdam. G. Zhúkov, N. Kuznetsov, S. Kúcherov y A. Antónov.

El Consejo militar de la flota del Océano Pacífico: A. Frolov, I. Yumashov y S. Zajárov. Septiembre de 1945.

Marina de desembarco en Seisin.



Marina de exploración descansando después del combate en un puerto liberado. A la derecha (sentado) V. Leónov, Héroe de la Unión Soviética.



Desembarco en las islas Kuriles. Descarga de medios de guerra pesados.

El Puerto Arturo liberado de los ocupantes japoneses.

Después de ocupar la cabeza de puente en la península de Kerch, el Estado Mayor General comenzó a elaborar la operación para la liberación de Crimea con tropas del 4º Frente Ucraniano y, al mismo tiempo, con el Ejército Independiente de Primorie.

A. Vasilievski, jefe del Estado Mayor General, me informó a grandes rasgos de la operación en perspectiva y me propuso que pensara en la misión de los marinos. El Estado Mayor Principal de la Marina de Guerra elaboró nuestras proposiciones. Resumidas, consistían en que la flota del Mar Negro brindaría a los frentes desde el mar la ayuda que estuviera a su alcance: en el período de la ofensiva resuelta realizaría el bloqueo marítimo de Sebastopol y de otros puertos de Crimea y paralizaría las comunicaciones enemigas.

La idea de la operación era una ofensiva simultánea en la dirección a Simferópol y Sebastopol desde el lado de Perekop y la península de Kerch. La flota del Mar Negro y la flotilla del Azov debían contribuir a la ofensiva del Ejército Independiente de Primorie en la primera etapa de la lucha y, de todo el frente, en la última etapa.

Como se sabe, en vísperas de la operación de Crimea se liberó Odesa, uno de los puertos más importantes del Mar Negro. En estos combates intervino sólo una parte de las fuerzas de la flota del Mar Negro, pero, como resultado de sus acciones, el enemigo sufrió considerables bajas en el mar. En la parte noroeste del Mar Negro se hundieron seis transportes y se averió un destructor y una lancha de los fascistas.

El mando germano-fascista concedía gran importancia a la defensa de Odesa. La pérdida de la ciudad y de toda la costa occidental del Mar Negro conducía inevitablemente al aislamiento, por tierra, de la agrupación de Crimea. Esto, además, significaba el traslado de las acciones combativas al territorio de Rumania y amenazaba sus puertos, lo que implicaba la interrupción definitiva de los suministros a la agrupación de Crimea. También resultaba amenazada la región petrolera de Ploesti. En una palabra, desde todos los puntos de vista, Odesa era para el mando alemán la cabeza de puente estratégica cuya pérdida aceleraba inevitablemente la entrega de Crimea.

Para reforzar el apoyo a las tropas terrestres que se batían en la costa del Mar Negro, el mando de esta flota propuso trasladar de base al área del golfo Karkinitski una parte de la aviación naval y las lanchas torpederas. Poco después, en la lengua de tierra de Kinbúrnskaya, en Skádovsk, limpia ya de enemigos, se asentó la base naval de Ochákov, recién formada. Le pusieron a su disposición algunas baterías costeras y una parte de la aviación de asalto. A comienzos de marzo se envió a Skádovsk la 2ª brigada de Novorossiisk de lanchas torpederas. Al poco tiempo, también se trasladó allí el segundo grupo de lanchas. Estas comenzaron enérgicas acciones combativas en la zona de Odesa y Ochákov y, más tarde, en las de Ak-Mechet y Eupatoria y en la costa rumana.

La 1ª brigada de lanchas torpederas (de catorce a dieciséis unidades) pasó por entonces a la base de maniobras desplegada en Anapa. De aquí partían las lanchas torpederas para cortar las comunicaciones enemigas a lo largo de la costa de Crimea.

También la brigada de submarinos dislocada en Poti, Ochemchire y Tuapsé incrementó sus acciones.

La operación de liberación de Odesa por las tropas del 3er Frente Ucraniano ocupó menos de tres semanas: desde el 28 de marzo hasta el 14 de abril de 1944. En este tiempo, la flota del Mar Negro realizó acciones intensas en las comunicaciones marítimas enemigas interrumpiendo sus transportes, y la aviación de la flota bombardeó los puertos rumanos de Constanza y Sulina y aniquiló transportes y buques de combate enemigos.

La operación de Odesa comenzó con un desembarco no grande en Nikoláiev, que sembró el pánico en la retaguardia enemiga. En el desembarco intervinieron cincuenta y cinco marinos y doce infantes. Salieron en siete lanchas de remo, por la noche, de la aldea Oktiábrskoie. Tras un recorrido de quince kilómetros por el río Bug Meridional, contra una fuerte corriente y vientos, los audaces alcanzaron los suburbios de Nikoláiev y, al amanecer del 26 de marzo, desembarcaron ocultamente en el área del elevador de silos. Los alemanes descubrieron el desembarco sólo a las 8 de la mañana

y, a las 10, comenzaron a atacarlo. Los fascistas lanzaron contra los sesenta y siete combatientes soviéticos que desembarcaron tres batallones de infantería, cuatro tanques, cuatro cañones, dos morteros de seis bocas y varios lanzallamas. ¡Qué no haría el enemigo para derrotar a ese puñado de héroes! Los fascistas lanzaron botes de gases tóxicos. Los soviéticos del desembarco rechazaron durante dos días dieciocho ataques encarnizados, aniquilaron cerca de setecientos soldados fascistas, dos tanques y los cuatro cañones. Al final sólo quedaron con vida doce hombres. Pero cada uno de ellos, herido y abrasado, peleó por diez hasta que llegaron nuestras tropas. El Gobierno estimó altamente la hazaña de estos hombres. Todos los sesenta y siete recibieron el título de Héroes de la Unión Soviética.

Después de liberar Nikoláiev, las tropas del 3er Frente Ucraniano forzaron el Bug Meridional y entablaron combate en los accesos de Ochákov. Aquí también se distinguieron los infantes de marina. El 31 de marzo, en lanchas y botes de desembarco, salieron de la lengua de tierra Kinburnsk y desembarcaron cerca del faro Ochákov. Armaron un ruido colosal; los alemanes lanzaron grandes fuerzas hacia el faro y, en ese tiempo, las tropas soviéticas comenzaron el asalto a la ciudad. El 31 de marzo, Ochákov quedó liberado. Las tropas desembarcadas en Nikoláiev y Ochákov no eran numerosas, pero actuaron con decisión, audacia y habilidad.

En la mañana del 10 de abril, las tropas del 3er Frente Ucraniano liberaron Odesa con golpes asestados desde el Este, el Norte y el Oeste.

El 11 de abril, el GCG aprobó la directiva en que se planteaba la misión de liberar Crimea. Cito literalmente sólo la parte que concierne directamente a la flota.

El GCG plantea a la flota del Mar Negro en 1944 las siguientes misiones:

1) Interrumpir sistemáticamente las comunicaciones enemigas en el Mar Negro y en el periodo inmediato considerar como misión principal la interrupción de las comunicaciones con Crimea. Para sus acciones en las comunicaciones se emplearán los submarinos, la aviación de bombardeo y torpedera y las lanchas torpederas.

2) Estar listos para desembarcar en la retaguardia enemiga fuerzas tácticas de un batallón o un regimiento de infantería.

3) Proteger la costa y los flancos litorales del ejército, cooperar con las unidades de flanco de los ejércitos, cuando éstos avancen, con el fuego de la artillería costera y naval de pequeñas embarcaciones.

4) Ampliar y consolidar constantemente la zona operacional de la flota en el Mar Negro, aniquilando los campos de minas, abriendo y manteniendo los canales propios y las zonas de maniobra libres de minas.

5) Asegurar nuestras comunicaciones contra las acciones enemigas, en particular, organizando una fiable defensa antisubmarina.

6) Aplicar el dragado sistemático, creando en primer lugar la posibilidad de navegar por los canales, y pasando posteriormente al dragado general de las zonas sembradas de minas.

7) Preparar cuidadosamente los grandes buques de superficie para las operaciones navales que tendrán lugar en caso de cambiar las situaciones indicadas por el GCG.

8) Estar listos para trasladar la flota a la base naval de Sebastopol y la organización de la defensa de Crimea.

9) Estar preparados para la formación y el cambio de base de la flotilla naval del Danubio.

GCG del Mando Supremo.
J. Stalin
Antónov

Esta directiva se basó en las propuestas elaboradas por el Estado Mayor Principal de la Marina de Guerra. Fui invitado al GCG cuando el Jefe Supremo examinó la directiva. Recuerdo que no suscitó dudas, pero, sobre la marcha, se habló del empleo de los buques grandes. J. Stalin dio la indicación directa de no ponerlos en peligro. Precisamente entonces me preguntó el Jefe Supremo detalladamente sobre la composición de las flotas. Se percibía que las cuestiones de la marina le llegaba cada día más al corazón.

De los seiscientos cincuenta aviones de combate que tenía la aviación naval, más de cuatrocientos se designaron a la operación de Crimea. Realizaban siembra de minas cerca de Sebastopol y el canal de Sulina, atacaban los transportes enemigos en el mar y también en los puertos de Sebastopol, Feodosia, Kiik-Atlam, bombardeaban las concentraciones de tropas en las zonas de Armiansk, Ishún y Kerch.

Para golpear a los buques enemigos se empleaba todo tipo de aparatos. Además, se aplicaba extensamente un método nuevo de bombardeo en picado denominado a tope de mástil. Se caracterizaba por una gran precisión y era particularmente peligroso para los convoyes, que solían marchar a poca velocidad. La eficiencia de este método era aproximadamente cinco veces mayor que la del común vuelo horizontal. Los fascistas empezaron a sufrir grandes bajas. Esto les obligaba a reforzar la cobertura de sus convoyes desde el aire. Sobre el mar se entablaron fogosos combates y la suerte de los transportes dependía a menudo del desenlace de tales combates. En ellos el enemigo perdió más de ochenta aviones. Y al fondo del mar fueron a parar sesenta y ocho barcos, entre ellos, cuarenta y dos transportes, barcazas de desembarco, remolcadores y dragaminas. Muchas embarcaciones fascistas quedaron averiadas.

Las brigadas de submarinos recibieron importantes misiones: destruir, en cooperación con la aviación, los transportes y medios flotantes del enemigo en sus comunicaciones en la parte noroccidental del Mar Negro. El reconocimiento aéreo suministraba a las tripulaciones de los submarinos información sobre el movimiento de los buques enemigos. De acuerdo con estos datos se convenían previamente las posiciones donde los submarinos maniobraban.

El adversario empleaba toda clase de medios de defensa antisubmarina. En el Mar Negro, tan sólo durante la operación de Crimea, arrojaron contra los submarinos soviéticos más de mil quinientas bombas de profundidad. También nuestras bajas eran inevitables. Pero, pese a todo, nuestros submarinos salían constantemente a las costas de Rumania y Bulgaria. Sin hablar ya de las costas de la península de Crimea, donde actuaban con la máxima intensidad.

Las lanchas torpederas operaban enérgicamente. Solían salir al mar de noche. Primero, porque en la oscuridad el peligro de ataque de la aviación enemiga es menor y, segundo, porque de noche se organizan mejor las emboscadas y las trampas para los barcos del adversario. Los aviones de exploración ayudaban frecuentemente a las lanchas.

Algunas lanchas llevaban instalaciones de armas reactivas. Las famosas "katiushas" fueron también arma poderosa en el mar. Durante la operación de Crimea, las lanchas torpederas hundieron varias barcazas enemigas automotrices y de transportes sólidos, averiaron tres lanchas patrulleras, una barcaza de desembarco y un cazador de submarinos.

Las bajas ocasionadas al adversario por las diferentes fuerzas de la flota del Mar Negro fueron considerables. Incluso, según la confesión del almirante hitleriano F. Ruge, "en la evacuación perecieron cincuenta barcos, incluidos muchos no grandes; parte de ellos en la fortaleza, pero la mayor parte, a consecuencia de los ataques aéreos. Fueron particularmente duras las bajas por la pérdida de los buques "Totila" y "Teja" "[1] Pero debemos decir que el almirante hitleriano disminuye considerablemente sus bajas en el mar. En realidad se destruyeron setenta y ocho buques de combate y transporte. El hundimiento de los transportes "Totila" y "Teja", donde se hallaban más de cuatro mil hitlerianos, fue especialmente notable.

Del 5 al 12 de mayo fueron días de lucha culminante en las comunicaciones del Mar Negro, cuando las derrotadas unidades alemanas se concentraron en Sebastopol y el cabo de Jersonés, mientras las tropas y la flota soviéticas les golpeaban en la costa y el mar.

La batalla por Crimea comenzó en la mañana del 8 de abril con la ofensiva de las tropas del 4° Frente Ucraniano. Durante dos horas y media, miles de cañones y morteros y centenares de aviones de bombardeo estuvieron destruyendo

---

[1] F. Ruge. *La guerra en el mar, 1939-1945*, M., Voenizdat, 1957, p. 290.

la defensa enemiga en el itsmo de Perekop y la costa sur de Sivash. Tras la artillería, que continuaba batiendo las primeras líneas de trincheras enemigas, la infantería y los tanques se lanzaron al ataque simultáneamente en todas las direcciones. El enemigo se resistía desesperadamente, pero no pudo contener el alud de las tropas soviéticas. El 10 de abril, la retirada de los fascistas en el istmo de Perekop se transformó en una desordenada fuga.

No menos exitoso fue el despliegue de la ofensiva del Ejército Independiente de Primorie, al que prestó una gran ayuda la flotilla del Azov, trasladando sus tropas y armamento a través del estrecho de Kerch.

La ofensiva se desarollaba. El 13 de abril se liberó Eupatoria; al día siguiente, Ak-Mechet y Saki y, al otro, las tropas llegaron al anillo exterior de la zona fortificada de Sebastopol. En el Este, las grandes unidades del Ejército Independiente de Primorie habían ocupado para entonces Sudak y Uskut, constriñendo la retirada de las unidades fascistas hacia Alushta y, después, salieron también al anillo exterior de las fortificaciones de Sebastopol.

Según el plan del mando soviético, el asalto a la fortaleza de Sebastopol se realizaría con golpes por tres direcciones; el Norte, el Este y el Sureste. Los golpes principales se asestarían desde el Este (Sájarnaya golovka – Inkermán) y el Sureste (alturas Balaklávskie–Sapún-gorá). La flota del Mar Negro tenía la misión de comprimir el anillo del bloqueo desde el mar y el aire.

El asalto a la fortaleza de Sebastopol comenzó en la mañana del 5 de mayo. Hasta doscientos cañones por kilómetro de frente y centenares de aviones rompían la defensa del enemigo y barrían camino a la infantería. Hubo que tomar combatiendo cada metro. El 8 de mayo, las tropas llegaron a las afueras de Sebastopol. Tras emplazar en la barriada norte los cañones de largo alcance, los artilleros hundían con tiro directo los buques enemigos situados en las bahías. Día y noche se prolongaron los encarnizados combates.

A las 19 horas del 9 de mayo de 1944, Sebastopol quedó liberado. Los restos de las tropas enemigas corrieron empavorecidas a los embarcaderos de la bahía Kazáchaya y el cabo

de Jersonés. Pero en ningún sitio hallaron salvación. Nuestros tanquistas irrumpieron en el cabo persiguiendo al enemigo y, el 12 de mayo, este se rindió.

En el asalto a Sebastopol, los fascistas tuvieron más de veinte mil muertos. Cayeron prisioneros más de veinticuatro mil soldados y oficiales, incluidos dos generales. Durante los combates por Crimea, el enemigo perdió, entre muertos y prisioneros, sin contar los que perecieron en los buques, ciento once mil quinientos ochenta y siete hombres.

De esta forma, los fascistas pudieron defender Sebastopol, su último punto de apoyo en Crimea, tan sólo cinco días; en cambio, lo estuvieron asediando doscientos cincuenta en 1941-1942.

Estuve en Sebastopol inmediatamente después de liberarse. Jamás olvidaré las ruinas de la ciudad. Cada piedra hablaba de la tenaz resistencia de sus habitantes en 1941-1942, de la heroica epopeya que se incorporó a la historia. Todavía humeaban los escombros de los últimos combates y los montones de medios técnicos capturados permanecían junto a la orilla, cuando los constructores de la flota empezaban ya la reconstrucción de los amarraderos.

El mando de la flota me apremiaba a que autorizase a la escuadra a volver a Sebastopol. Por su parte, los oficiales del Estado Mayor Principal de la Marina insistían en un desminado más meticuloso de todas las bahías y canales. Esto era un trabajo grande y peligroso. Las pérfidas minas electromagnéticas a veces no se dejaban dragar, teniendo que destruirlas por medios mecánicos y bombas de profundidad.

Al fin llegaron el día y la hora deseados. El buque de línea "Sebastopol", los cruceros y destructores, ordenados y limpios, pintados de nuevo, ocuparon sus puestos en el orden de marcha y, bajo la bandera del comandante general de la flota, tomaron rumbo a Sebastopol. La formación de los buques se extendía a varias millas. Latía impaciente no sólo el corazón de los marinos de la flota del Mar Negro, sino también el de los vecinos de la ciudad-héroe cuando presenciaron la entrada de la escuadra en la bahía Norte. Era el 5 de noviembre de 1944, cerca de las 14 horas. Sobre los buques volaban cazas, pero esta vez, por supuesto, eran los nuestros.

cumplían la honrosa misión de escolta. Probablemente, los marineros y oficiales que ocupaban las cubiertas recordaban lo difícil que en 1941-1942 era penetrar en esta bahía. La escuadra anunció su regreso a la bahía de la base naval de la flota del Mar Negro con veintiuna salva de cien cañones. Fueron horas inolvidables.

Aún seguían los combates. El enemigo, resistiéndose ferozmente, reptaba a Occidente. Y en Sebastopol, como en todo el territorio reconquistado a los ocupantes fascistas, comenzaba ya la nueva vida. "¡Reconstruiremos el glorioso Sebastopol!" -leía en telas rojas e incluso en los muros de los edificios destruidos. El trabajo hervía entre las ruinas. Poco tiempo después ya se elevaba de nuevo Sebastopol, a la orilla del mar, más hermoso aún que antes. Se encendió el Fuego Eterno en Malájov Kurgán; los torrentes de excursionistas observan emocionados ahora el panorama reconstruido. Han surgido casas nuevas, palacios de piedra blanca de Inkermán. La ciudad heroica tiene fama de orden y limpieza en todo el país.

LIBERACION DEL ISTMO DE CARELIA

En los meses difíciles para Leningrado, la flota del Báltico, condecorada con la Orden de la Bandera Roja, envió casi la mitad de su personal al frente terrestre. Ahora que el enemigo había sido arrojado lejos de la ciudad y la flota se preparaba para grandes acciones en el mar, nos autorizaron a que parte de los marinos volvieran de las unidades terrestres a los buques. La flota necesitaba con emergencia de especialistas calificados.

Las tropas de este frente, tras haber liberado la región de Leningrado a comienzos de marzo de 1944, pasaron temporalmente a la defensa. Por entonces, el flanco de las tropas soviéticas se apoyaba en el golfo de Narva. Por indicación del GCG se desplegó la preparación para la liberación del Báltico soviético. Con ese fin había que reagrupar y acumular fuerzas.

A principios de marzo, en el GCG se planteó la cuestión de las próximas acciones de la flota del Báltico en la campaña estival de 1944. El Jefe Supremo se interesó por la composición de esa flota y el estado de los buques. Le informé. El sentido de la ulterior conversación era uno: se acerca el momento de intensificar las acciones en el mar. El Jefe Supremo propuso que el almirante V. Tributs, comandante general de la flota del Báltico, viajara a Moscú para hacer una información más pormenorizada de los problemas de la flota. El Estado Mayor Principal de la Marina recibió la indicación de preparar los documentos y los mapas necesarios.

Cuando Tributs llegó a Moscú supo que le llamaba, no sólo el Comisariado de la Marina de Guerra, sino también el GCG. Es natural que esto le impresionara un tanto. Me pidió, preocupado, que le descubriera la esencia de la conversación en perspectiva. Yo, claro, conocía el objeto de la llamada al GCG. Decidimos analizar juntos, antes de la entrevista, la situación en el Báltico y llegar a una misma conclusión en cuanto a las cuestiones que pudieran surgir.

A eso de las siete de la tarde nos recibió el Jefe Supremo. Antes de escuchar al almirante Tributs, J. Stalin se refirió brevemente a la situación creada por entonces en los frentes y la perspectiva de la ofensiva de las tropas soviéticas. Después expuso su opinión en cuanto a la necesidad de emplear más completamente a la flota.

– Ahora los marinos tienen ocasión de lucirse también en el mar –dijo Stalin, teniendo en cuenta, por lo visto, las limitadas posibilidades que tuvo hasta entonces la flota del Báltico.

Pasamos al análisis de la situación en el Báltico. Stalin escuchó atentamente el informe de Tributs. Este aseguró que la flota, por su estado técnico y la preparación del personal, estaba lista, en cuanto quedara el golfo libre de hielos, para hacerse a la mar y comenzar las acciones combativas. El mayor obstáculo para la navegación en el mar seguían siendo las minas. Se había colocado un número increíble de ellas por todo el golfo de Finlandia, comenzando en Tallinn y terminando en la aguas próximas a Kronstadt. Además, al realizar las

operaciones marítimas, había que prever la posible actividad de la marina alemana en el Báltico.

Después de analizar la situación creada, Tributs y yo coincidimos en que, en primer lugar, debía actuar la aviación de la flota en las comunicaciones del enemigo y, en aquellas zonas donde podían operar nuestras grandes unidades navales, apoyarían la ofensiva de las unidades terrestres con fuego artillero y desembarcos, especialmente en la liberación del istmo de Carelia y las islas del golfo de Víborg.

El Jefe Supremo aprobó nuestra propuesta de que la mayor parte de la flota se empleara en la dirección marítima (esto se refería no sólo a los buques, sino también a la aviación que, hasta entonces, actuaba principalmente en las direcciones terrestres). Subrayó que, en efecto, muy pronto se necesitaría el apoyo a los flancos terrestres del lado del mar. Pero advirtió que no arriesgásemos en vano los buques. En primer término había que ocuparse de las minas: abrir canales en los campos de minas, y esto exigía tiempo y esfuerzos enormes.

Las misiones que el Jefe Supremo planteó a la flota del Báltico en la campaña de 1944 fueron: lucha en las comunicaciones enemigas, defensa de las vías navales propias y protección de la costa ocupada por nosotros. También entonces se decidió que, en lo sucesivo, todas las cuestiones de las flotas se resolverían en el Comisariado del Pueblo de la Marina de Guerra (CPMG).

Aquí yo quisiera volver a explicar que al comienzo de la guerra, cuando las flotas se subordinaban a los frentes y había que resolver misiones, principalmente, en interés de tierra, el papel del CPMG era bastante complejo. En aquellos días era el mando del frente y, a veces el GCG, el que solía plantear las misiones a las flotas. Pero junto a los problemas que resolvían estas en tierra había otros puramente marítimos.

Desde los primeros días de la guerra, nosotros y el Estado Mayor Principal de la Marina, intentamos precisar nuestras funciones de dirección de las flotas, cuando éstas se hallaban subordinadas operativamente al mando terrestre. Hacer esto prácticamente era difícil, tampoco era oportuno en aquellas condiciones insistir ante el GCG para cambiar ese orden. En

1944, la situación había cambiado. El GCG y el Estado Mayor General podían dedicar más atención a los teatros navales de guerra. Entonces, en una de mis conversaciones con J. Stalin, planteé la cuestión de si no había llegado la hora de oficializar el papel del Comisario del Pueblo de la Marina de Guerra como mando supremo de las flotas, y de que este Comisario respondiera plenamente por sus acciones.

J. Stalin se mostró conforme con esta proposición, pero no dio la orden de preparar inmediatamente una directiva al respecto. Esto lo hizo poco más tarde, a comienzos de febrero de 1945. Pero ya por entonces, en la conversación de Tributs, dijo claramente:

– Las misiones para las acciones combativas en el mar las planteará el Comandante en Jefe de la Marina de Guerra.

El Jefe Supremo preguntó qué buques seguían en activo, cómo se concebía la protección de la costa liberada y qué buques tenía el enemigo en esta zona.

Se habló también del empleo de la aviación de la flota. Recuerdo la observación de Stalin, "quien domina en el aire también es dueño del mar". Más de una vez nos convencimos de la justedad de tales palabras.

Nos inclinamos sobre el mapa extendido en la mesa. Exponía con bastante claridad la situación del Báltico. En el golfo de Finlandia, nuestra flota seguía siendo constreñida. Sin embargo, las flechas de los futuros golpes sobre el enemigo anunciaban la ampliación de los límites marítimos.

A juzgar por tales flechas, durante la primavera y el verano de 1944 había que liberar Tallinn y Riga, expulsar a los finlandeses, por lo menos de Víborg, y obligarles a firmar la paz. El Gobierno de Mannerheim, en otro tiempo, se dejó seducir por las promesas de Hitler, y sólo en 1944, otros políticos más clarividentes de Finlandia comenzaron a clamar por la reparación de los errores cometidos y el establecimiento de relaciones pacíficas con el vecino oriental. Los círculos progresistas de Finlandia no se equivocaron al confiar en la generosidad del pueblo soviético.

J. Stalin recordaba, de los tiempos de la defensa de Petrogrado en 1918, a Krasnaya Gorka, Obruchev y otros fuertes de Kronstadt. Preguntó al almirante Tributs sobre el estado

de dichos fuertes e insinuó que habrían de volver a funcionar.

Según la idea del GCG, las tropas del Frente de Leningrado, en cooperación con la flota del Báltico, debían asestar golpes consecutivos en las direcciones de Víborg y Keksgolm y, las unidades del Frente de Carelia, en cooperación con las flotillas militares del Ládoga y el Onega, debían golpear en las direcciones de Sortaval y Petropávlovsk. Las operaciones se llamaban de Víborg y de Svir-Petrozavodsk.

Recuerdo que Stalin se interesó especialmente de cómo podía contribuir la flota a la ofensiva en el istmo de Carelia. V. Tributs informó que el enemigo amenazaba todavía a nuestros buques desde las costas norte y sur del golfo de Finlandia.

– Bueno, este territorio lo perderán pronto –contestó Stalin.

– En cuanto a la artillería de los fuertes –continuó su información Tributs–, sus acciones están limitadas por el alcance de los cañones.

– Muéstrelo en el mapa.

Tributs señaló aproximadamente las zonas de alcance del fuego de los fuertes.

– Bueno, pues eso será también una gran ayuda a las tropas terrestres –dijo el Jefe Supremo.

Tributs salió de Moscú animoso, seguro de sus fuerzas.

Durante la preparación de la operación de Víborg volé dos veces a Leningrado, me entrevisté con el comandante general del frente de Leningrado, L. Góvorov. Ambos procuramos una estrecha cooperación de las tropas terrestres y la marina.

L. Góvorov examinó atentamente nuestras posibilidades. Su principal preocupación era la precisa cooperación entre las fuerzas terrestres y la marina. El comandante general del frente nos informó detalladamente a Tributs y a mí del plan de la operación. La misión principal consistía en romper la defensa sólida del enemigo actuando con las fuerzas de dos ejércitos apoyados por el 13 ejército aéreo y la flota del Báltico, y desarrollar la ofensiva en el flanco costero, en dirección

a Víborg. En esta dirección, el enemigo había construido siete líneas de defensa, una serie de posiciones intermedias y de enlace con numerosas fortificaciones de cemento armado y de troncos y tierra. Las tropas soviéticas tenían que romper esta defensa poderosa, superar la resistencia de las fuerzas enemigas dislocadas en el istmo de Carelia y liberar Víborg. Para destruir las fortificaciones más sólidas se designaron doscientos cuarenta cañones de calibre desde 120 hasta 406 milímetros; de ellos, más de la mitad correspondían a la artillería naval.

La flotilla del Ládoga debía contribuir a la ofensiva de las tropas con fuego de la artillería de los buques y a la imitación de desembarcos en la zona de Nikuliasi-Konevets.

La flota del Báltico tenía la misión siguiente: en la etapa preparatoria (desde el 23 de mayo hasta el 8 de junio) transportar el 21 ejército, entonces de reserva del GCG, desde Oranienbaum a Lisi Nos, al frente de Leningrado y, en el curso de la operación, contribuir a la ofensiva de las tropas y cubrir desde el mar sus flancos.

Junto con esto, la flota debía impedir por todos los medios, los transportes enemigos en el mar, en las islas rocosas del golfo de Finlandia y en el lago Ládoga; aniquilar los buques de combate y los transportes del adversario.

La ruptura de la defensa enemiga debía empezar con el fuego de la artillería naval. Después, según las indicaciones complementarias del GCG, desde el primer día de la operación, tenían que incorporarse sesenta aviones de asalto, es decir, dos regimientos de la aviación de la flota, para golpear sobre Stari Bieloóstrov, uno de los poderosos nudos de la defensa enemiga.

Por decisión del comandante general de la flota, la artillería naval se dividía en cuatro grupos: el primero incluía la artillería ferroviaria; el segundo, la artillería de los fuertes y la de los buques con base en Kronstadt; el tercero, la artillería del polígono naval y, el cuarto, la artillería de los buques de la escuadra.

El transporte del 21 ejército lo realizaba la zona naval defensiva de Kronstadt, que destinaba a este fin dos fondeadores de redes y veinticinco remolcadores, dragaminas de la

base, barcazas y tenders. Los buques emprendieron la ruta bien entrada la noche, usando todos los medios de enmascaramiento. En cinco días efectuaron veintidós travesías. A Lisi Nos se trasladaron cinco divisiones de infantería –cerca de veintidós mil combatientes y más de cuatrocientos vehículos–, lo cual permitió reforzar sensiblemente la agrupación de tropas en la dirección dada. Esto determinó la sorpresa de la operación en el istmo de Carelia. El 9 de junio, es decir, cuando ya había terminado el traslado de las unidades del 21 ejército, la artillería y la aviación del frente y de la flota comenzaron a destruir la primera línea de la defensa enemiga, la más sólida. Diez horas duró el bombardeo, se hicieron dos incursiones aéreas masivas cuyo resultado fue la destrucción de casi todos los objetivos de la defensa enemiga, más exactamente, ciento setenta y seis de los ciento ochenta y nueve existentes.

A continuación, las tropas del ejército forzaron sobre la marcha el río Siestrá, rompieron la línea avanzada de la defensa enemiga y avanzaron hasta catorce kilómetros. Al terminar el 11 de junio ya habían llegado a la llamada "nueva línea de Mannerheim" y ocuparon el punto de apoyo Kivennapa. Con esto terminaba la primera etapa y empezaba la preparación para romper la línea fundamental de la defensa enemiga. De nuevo comenzaron a actuar la artillería naval junto con la del ejército. Lanzó sobre el enemigo más de diecisiete mil proyectiles de gran calibre. Se destruyeron muchos nudos de resistencia, baterías y puestos de mando del enemigo. Esto facilitó el avance de las tropas soviéticas. Se rompió la defensa enemiga. Ahora los marinos podían actuar con más amplitud en el golfo de Finlandia.

Para apoyar a sus tropas, el mando germano-fascista trajo sus buques. A fines de junio, en la zona de la isla Lavensar–golfo de Víborg, actuaban tres torpederos alemanes, diez submarinos, una flotilla de dragaminas y dos flotillas de buques artilleros de desembarco. Sin embargo, no supieron influir sensiblemente en la estabilización de los flancos de las tropas finlandesas. La aviación soviética dominaba en el aire y, las lanchas torpederas, en las aguas litorales. Bloquearon los buques enemigos en las bases. Los grupos de lanchas torpede-

ras de búsqueda, en cooperación con la aviación de asalto y de bombardeo, atacaban cualquier barco enemigo que apareciera en el mar. Los dragaminas, entretanto, abrían nuevos canales para nuestros buques.

Con la toma de Víborg el frente de Leningrado comenzó a preparar nuevos golpes sobre el enemigo. Para reforzar a las tropas del istmo de Carelia se trasladó allí al 59 ejército, cuya misión comprendía ocupar, en cooperación con la flota, las islas del golfo de Víborg y trasladarse a su costa norte. Pero la flota podía actuar aquí sólo después de que se limpiaron del enemigo las islas del archipiélago de Björko, donde había concentrado una agrupación artillera bastante poderosa. En los accesos a las islas, en el estrecho de Björko-zund, los hitlerianos colocaron muchas minas. Las guarniciones de las islas contaban hasta tres mil soldados y oficiales.

El Consejo Militar del Frente de Leningrado decidió que la flota sola con sus propias fuerzas podía liberar el archipiélago de Björko. El comandante general de la flota comenzó el cumplimiento de la misión el 21 de junio, con un desembarco de reconocimiento en la isla Piisari, donde la defensa enemiga, según nuestros informes, era más débil. La ocupación de esta isla permitía a los marinos soviéticos controlar la entrada al golfo de Víborg.

El desembarco lo realizaron ciento veintidós buques: lanchas blindadas, lanchas torpederas y patrulleras, lanchas enmascaradoras (lanzahumos) y dragaminas. El desembarco constaba de un batallón de infantería de marina, una compañía de reconocimiento y dos grupos de artillería, es decir, cerca de mil quinientos combatientes. Doce cañones de gran calibre se designaron para el apoyo artillero desde la costa.

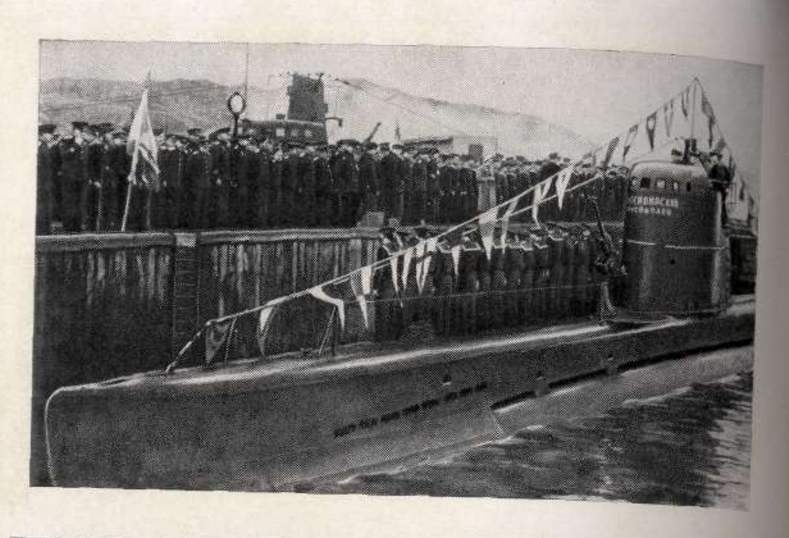
El 21 de junio, un destacamento de exploración forzó con éxito el estrecho de Björko-zund y desembarcó en la isla de Piisari y, al otro día, la limpió de enemigos. En los días siguientes, se liberaron las islas Torsari, Björko y varias otras más pequeñas. En la siguiente etapa de la operación, los marinos actuaron junto con las tropas del 59 ejército. El comandante general de la flota designó una brigada de goletas reforzada con lanchas patrulleras, lanchas y dragaminas y otros





Infantes de marina en exploración.

Ropsha, 20 de enero de 1944. Los infantes de marina que atacaron desde la cabeza de playa de Oranienbaum, se encuentran con los combatientes del ejército que avanzaron desde Púlkovo. ¡El bloqueo de Leningrado ha terminado.





Los marinos del Norte reciben de los trabajadores de Siberia el submarino "Novosibirski komsomolets".

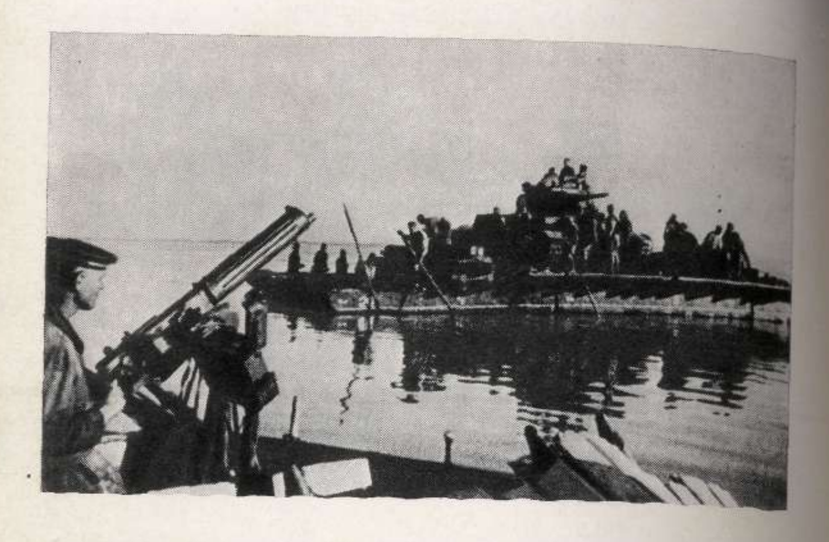
Flotilla militar del Volga. "Katiushas" disparando en el buque.





Lanchas con fuerzas de desembarco se dirigen a Leningrado.

La población de Burgas saluda a sus libertadores.





Transbordo en el Dniestr.

¡Dónde se vinieron a encontrar! Marinos de la flotilla militar del Dniéper en Berlín. Abril de 1945.

barcos, una brigada de artillería ferroviaria y la aviación de la flota.

Sin embargo, el intento de desembarcar durante la noche del 30 de junio al 1 de julio en la isla Teikarsari no tuvo éxito. El mando alemán envió en ayuda de los finlandeses su 122 división de infantería, una brigada de cañones de asalto, escuadrillas de bombarderos y cazas. Sólo el 21 de junio, la aviación alemana realizó cerca de mil aviones-vuelos, enfilando sus golpes sobre las tropas y los buques soviéticos. Para el 1° de julio, el enemigo supo organizar la defensa, reforzar las unidades molidas en los combates y traer artillería. Tomado esto en consideración, el mando soviético aplazó el desembarco al 4 de julio. El 3, se concentraron en las calas de la costa sur del golfo de Víborg veintisiete lanchas patrulleras, veintitrés lanchas de enmascaramiento, treinta tenders y dos transbordadores.

El desembarco estaba apoyado y cubierto por ocho lanchas torpederas y trece blindadas.

Los combatientes de la 224 división desembarcaron con éxito en las islas Teikarsari y Suoninsari. Poco después, estas islas estaban ya en nuestro poder.

Debemos decir que los desembarcos en las islas del golfo de Víborg, aun siendo pequeños por su magnitud, ejercieron sin duda determinada influencia en el éxito de toda la operación. El enemigo, tras sufrir considerables bajas, se vio forzado a abandonar las islas y la costa norte del golfo de Víborg.

La flota y su aviación operaban con éxito en el mar. Desde marzo hasta junio de 1944, los hombres del Báltico hundieron veintidós buques alemanes incluidas cuatro baterías flotantes. Más de cuarenta buques y embarcaciones enemigos quedaron averiados.

En la lucha por el golfo de Víborg, los hitlerianos no sólo emplearon barcos de superficie, sino también submarinos. Los marinos soviéticos los vigilaban con especial atención. La lancha cazadora, mandada por el teniente de fragata A. Kolienko, hundió uno de esos submarinos fascistas. Esto ocurrió a una profundidad no grande y, después, nosotros pudimos sacarlo a la superficie.

El trofeo resultó muy valioso. En el submarino se hallaron torpedos alemanes modernísimos con dispositivos acústicos de autoorientación.

Nosotros no ocultábamos nuestros trofeos a los aliados. W. Churchill se dirigió a J. Stalin pidiéndole que permitiera a los especialistas ingleses examinar el submarino alemán. Se concedió tal autorización. Después del examen, los ingleses agradecieron efusivamente la excursión, especialmente la valiosa información recibida acerca de los torpedos acústicos alemanes.

Con la derrota del enemigo en el istmo de Carelia, el área de bases de la flota se amplió un tanto, se garantizó la completa seguridad de la base de Kronstadt, los buques recibieron una salida a la parte oriental del golfo de Finlandia, pero la zona operativa de la flota quedó prácticamente invariable. Su ampliación exigía liberar las costas de Estonia y trasladar a Occidente los aeródromos de la aviación naval.

LAS FLOTILLAS LACUSTRES

Poderosos golpes de las tropas soviéticas se fueron sucediendo uno tras otro. Después de liquidar el bloqueo de Leningrado, vino la liberación de la Ucrania occidental y Crimea, la derrota del enemigo en Bielorrusia, la entrada de las tropas soviéticas en territorio de Rumania y Polonia. Las operaciones ofensivas en que varios frentes intervenían simultáneamente adquirieron una envergadura y una impetuosidad sin precedentes.

En junio el frente de Carelia preparaba un golpe contundente.

La ofensiva de las tropas soviéticas sobre Víborg obligó al enemigo a trasladar aquí parte de sus fuerzas de la zona del istmo Onega-Ládoga, debilitando sus agrupaciones de Olonets y Medviézhaya Gorá. Esto fue aprovechado por el mando soviético al planificar la operación de Svir-Petrozavodsk. A las tropas del frente de Carelia se encomendó la

misión de romper la sólida defensa, de múltiples líneas, del enemigo, derrotar sus agrupaciones de Olonets y Masel, liberar la ciudad de Petrosavodsk y toda Carelia, y todo esto en cooperación con las flotillas de los lagos Ládoga y Onega.

El comandante general del Frente de Carelia decidió asestar el golpe principal con fuerzas del 7°ejército en cooperación con la flotilla naval del Ládoga en dirección a Olonets y Sortavala. Después de la ruptura de la defensa enemiga en el río Svir, parte de las fuerzas del 7°ejército debía tomar, en cooperación con la flotilla del Onega, la ciudad de Petrozavodsk. De acuerdo con este plan, la flotilla del Ládoga, con el fuego de su artillería de a bordo, debía contribuir al avance del flanco izquierdo de las tropas soviéticas, hacer un desembarco en la zona de los ríos Olonka y Vídlitsa, y ayudar a nuestras unidades a forzar el río Svir.

La flotilla del Onega recibió la misión de contribuir al avance del flanco derecho de las tropas soviéticas en la dirección de Petrozavodsk, bloquear los buques enemigos en sus bases y asegurar el transporte de las tropas, armamento y munición.

Aunque sólo sea a grandes rasgos, quisiera referirme a la historia combativa de esta flotilla. Se formó en el duro otoño de 1941. A comienzos de agosto de 1941, mi segundo, el almirante I. Isakov, hallándose en Leningrado, planteó la cuestión de formar una flotilla de guerra en el lago Onega.

– ¿Dónde encontramos los buques? –le pregunté.

– Colocamos cañones en los barcos civiles.

Le respondí que estaba de acuerdo. Se designó al capitán de fragata A. Diákonov comandante general de la flotilla. Cuando llegó con su Estado Mayor a Petrozavodsk, tuvimos que ocuparnos no sólo del armamento de los buques y la formación de las tripulaciones, sino también de la defensa de la base: el enemigo se acercaba a Petrozavodsk.

Logré comunicarme desde Moscú con Diákonov. Después de su informe, quedó claro que no podíamos continuar en Petrozavodsk. Además, allí no había aún buques.

– ¿Dónde están los buques que les han asignado?

– En el Volga y el Kama todavía.

– ¿A dónde piensa trasladar la base?

– A Deviátino, cerca de Vítegra. Allí hay también algunos talleres. Podremos reunir allí nuestros buques y, durante el invierno, armarlos.

– ¿Podrán llegar hasta allí?

– Creo que sí.

– Autorizo el traslado a la nueva base.

Los buques, que apenas tenían armamento, hicieron la ruta bajo fuego y bombardeos. Pero llegaron a Deviátino. Aquí, la flotilla se completó en poco tiempo: se colocaron cañones y ametralladoras en remolcadores, chalanas y lanchas de paseo. Los marineros, fluviales civiles de ayer, se pusieron el uniforme militar. Embarcaciones puramente civiles se transformaron en buques de combate. Y combatieron. Combatieron bien. Ahora se preparaban para su más importante operación.

El comandante general del Frente de Carelia ordenó que el 21 de junio pasaran a la ofensiva las tropas del flanco derecho del 7° ejército y, un día después, las demás unidades. La flotilla del Ládoga recibió esta orden durante los simulacros de combate. El comandante general de la flotilla, previendo que la operación comenzaría de un momento a otro, embarcó con antelación a la 70 brigada de infantería de marina independiente en los buques y emprendió el entrenamiento de un desembarco en la costa. Así no había que perder tiempo en el embarque y las instrucciones. Las tropas de desembarco estaban a bordo de los buques, y cada combatiente no sólo conocía su misión, sino también había adquirido determinados hábitos prácticos. Los buques, bajo el mando del capitán de navío N. Mescherski, partieron inmediatamente hacia la zona de operaciones. Salieron de Nóvaya Ládoga el 22 de junio. Al amanecer del día siguiente, los buques de apoyo artillero abrieron fuego contra la costa. La aviación de bombardeo y asalto atacó los puntos de fuego y las fortificaciones de la defensa. Inmediatamente se lanzaron hacia el litoral los buques con la infantería de marina. Las tropas de desembarco cumplieron exitosamente su misión. Después de tomar tierra en Vídlitsa, prestaron considerable ayuda a las tropas que avanzaban en esta zona.

El mando de la flotilla naval del Ládoga y el jefe del

desembarco lograron aprovechar a plenitud el elemento sorpresa. La rapidez y la acertada coordinación de las acciones impidieron al enemigo prepararse para resistir. Influyeron la bien meditada elección del lugar de desembarco y su buena preparación. Todas las cuestiones de la cooperación se habían examinado y acordado de antemano.

El destacamento de lanchas blindadas de la flotilla del Ládoga continuaba prestando apoyo artillero a las tropas en ofensiva, y los tenders transportaban las unidades a través del Svir. En una semana –del 21 al 28 de junio–, los marinos trasladaron a través de este río más de cuarenta y ocho mil hombres, doscientos doce tanques, trescientos cinco autos, cuatrocientos cuarenta y seis cañones, más de mil quinientos vehículos, mil setecientos setenta caballos y tres mil trescientos cincuenta toneladas de cargamentos diversos.

En aquellas jornadas, los buques de la flotilla del Onega ayudaron a pasar a la orilla derecha del Svir a las tropas de la 368 división de infantería y, luego, a los desembarcos tácticos en las bahías Lajtínskaya y Uísskaya. Se estableció que al sur de Petrozavodsk no había tropas enemigas, pero en la ciudad comenzaban los incendios. El capitán de navío N. Antónov, que mandaba entonces la flotilla del Onega, decidió no esperar la llegada de las tropas terrestres, sino efectuar el desembarco en el propio Petrozavodsk, y ordenó a los infantes de marina antes desembarcados que avanzaran hacia la ciudad por la carretera. Todo eso era muy arriesgado porque Antónov contaba con muy pocas fuerzas. Pero el riesgo se justificó. El golpe sorpresivo paralizó la resistencia del enemigo y los marinos liberaron la ciudad.

Las operaciones de Carelia constituyen un ejemplo de utilización exitosa de diferentes armas: tropas terrestres, aviación, marina y flotillas lacustres.

La liberación del istmo de Carelia y de toda Carelia parecía haber predeterminado la suerte de Finlandia como satélite de la Alemania fascista. Sin embargo, la camarilla gobernante reaccionaria finlandesa rechazó las condiciones soviéticas de armisticio y obligaba a sus tropas a combatir en in-

terés del Reich hitleriano. El ulterior comportamiento de Finlandia –resistencia o capitulación– dependía en medida considerable de la estabilidad de la situación de las tropas germano-fascistas en la zona del Báltico.

Basado en esto, el mando hitleriano ordenó al grupo de ejércitos "Norte" mantener con todos los medios posibles las posiciones ocupadas, concediendo especial significado a la línea entre el golfo de Narva y Pskov. Con el propósito de fortalecer su flanco en la zona del lago, el mando germano-fascista organizó en el lago Chudskoie una flotilla que contaba con más de cien buques diversos, lanchas y embarcaciones; entre ellas, más de cincuenta barcazas bien armadas. Cabe señalar que las fuerzas del enemigo eran dos veces superiores a las nuestras. En el lago Chudskoie, nosotros teníamos una brigada recién formada de buques fluviales con cuarenta y nueve embarcaciones diversas, principalmente lanchas: patrulleras, semihidroaéreas y blindadas. En ayuda de los marinos acudió la aviación de la flota. Los aviones de asalto realizaron cerca de mil quinientos vuelos del 20 de julio al 20 de agosto. Fueron combates duros, en los que dichos aparatos tenían que atravesar densas cortinas de fuego. En aquellas fechas perdimos no pocos aviones. Pero ningún peligro asustaba a los pilotos de la marina. A veces sucedía que el avión, después de recibir graves impactos y dejando tras de sí una cola de humo, continuaba haciendo fuego y bombardeando el objetivo. Como resultado de los ataques de la aviación se hundieron al enemigo una lancha cañonera, veinticuatro barcazas de desembarco y cinco lanchas, y se averiaron muchos de sus buques. Esto debilitó la flotilla fascista y creó condiciones más favorables para las operaciones de los buques soviéticos.

El GCG del Mando Supremo ordenó en aquellas fechas efectuar en la zona del Báltico una serie de operaciones ofensivas parciales. El 10 de agosto pasaron a la ofensiva las tropas del 3er Frente del Báltico con la misión de liberar Tartu. Al tropezar con una furiosa resistencia en la zona del río Piuza, se vieron obligadas a detener el avance. El capitán de fragata A. Arzhavkin, entonces jefe de la brigada de buques fluviales, propuso golpear la retaguardia del adversario. El

comandante general del frente aprobó la propuesta y ordenó desembarcar tropas en la zona Lane, Mejikorma. Se designaron para ello tres divisiones, dos regimientos de artillería y uno antiaéreo, dos batallones de artillería y uno de pontoneros. De la brigada de buques fluviales se formaron tres destacamentos de medios de desembarco de tropas y un destacamento de buques de apoyo artillero; en total, doce lanchas blindadas, ocho patrulleras y mineras y veinte tenders. El aseguramiento de la aviación para el desembarco corrió a cargo de un ejército aéreo. Los combates comenzaron al amanecer del 16 de agosto. En la zona de Mejikorma desembarcó el primer escalón, formado por una división de infantería. Después de vencer la resistencia del enemigo, la división avanzó en dirección a Tartu. Al mediodía desembarcó el segundo escalón. Hecho esto, los buques comenzaron el transporte de las demás unidades y los servicios a través del lago Tióploie (el estrecho entre los lagos Chudskoie y Pskovskoie). En tres días, en la zona de Lane y Mejikorma se transportaron cerca de seis mil quinientos hombres, ochenta y nueve cañones, más de ochenta morteros, veinticuatro vehículos, trescientas doce toneladas de munición de guerra y cuarenta toneladas de otros cargamentos.

Como resultado de las acciones exitosas de los desembarcos, el flanco del enemigo por la costa de los lagos fue envuelto por la retaguardia, lo que ayudó a nuestro ejército a asestar un golpe de flanco contra Tartu y ocupar este importante punto de apoyo que cerraba el camino hacia la zona central de Estonia.

El lector se ha fijado probablemente cómo la Marina de Guerra tomó todas las medidas de acuerdo con las exigencias de la estrategia general para cooperar con las tropas terrestres. En el Dniéper y el Danubio, en el Volga y en el Amur, en los lagos Ládoga y Onega, e incluso allí donde ni pensábamos combatir, como ocurrió en el lago Chudskoie; por todos los sitios aparecían flotillas o destacamentos de buques que se incorporaban inmediatamente a la lucha. Algunas flotillas se crearon ya antes de la guerra y, por supuesto, estaban mejor equipadas, allí teníamos monitores fluviales especiales y lanchas. Las flotillas creadas en el curso de la guerra

tenían un armamento más débil, pero incluso los barcos civiles apresuradamente reequipados, en manos de marinos intrépidos y diestros, pudieron hacer su aportación a la derrota del enemigo.

No es casual que incluso los ex generales fascistas reconocen hasta hoy día en sus memorias que las flotillas de los rusos en ríos y lagos actuaban con mucha energía y éxito.

Así es cómo en 1944 tuvimos que crear una flotilla incluso en el lago Chudskoie. En tiempos remotos, los recios combatientes de Alexandr Nevski batieron en este lago a los canes-caballeros teutones. En los años de la Gran Guerra Patria, los marinos acrecentaron en el lago Chudskoie la gloria de sus antepasados.

EN LAS COSTAS DEL BALTICO

Como hemos sabido después, el 9 de julio de 1944, cuando las tropas soviéticas habían entrado ya en el Báltico, en la reunión con Hitler se tomó la resolución de que "el objetivo principal, al cual debe subordinarse todo, incluso en el caso de que la agrupación de ejércitos del Norte tenga que retroceder, debe ser impedir la irrupción de los rusos hacia el Mar Báltico. Al mando de la Marina de Guerra se le indicó la necesidad de que bloqueara la flota rusa del Báltico en el golfo de Finlandia, para lo cual había que mantener con firmeza la posición de Narguén y, en particular, las islas del archipiélago de Moonsund.

Pese a su difícil situación en otros frentes, el mando hitleriano realizó grandes trabajos en la formación de poderosas líneas defensivas en este sector de la costa del Mar Báltico. Cada una de ellas: "Nelke", "Valga", "Tsesis", "Sigulda" y otras, tenía hasta dos, tres y más posiciones intermedias. Las líneas creadas en los accesos a Riga, Libava y Memel eran especialmente poderosas.

Por este tiempo, las tropas soviéticas se preparaban para la operación del Báltico, en la que debían participar cuatro frentes, la flota del Báltico y la aviación de gran autonomía. Esta grandiosa operación estratégica se desarrollaba en dos

etapas: del 14 al 27 de septiembre y del 29 de septiembre al 22 de octubre, y consistía en las siguientes operaciones ofensivas: la de Riga (primera etapa), la de Tallinn, de nuevo Riga (segunda) y, por último, la operación de desembarco en Moonsund.

Lo que más temía el mando fascista era que los buques soviéticos rompieran la posición de minas y artillera de Hogland, por ello la reforzaban por todos los medios. Según nuestras informaciones, desde enero a septiembre de 1944, el enemigo instaló aquí en total cerca de quince mil minas y tenazas explosivas. Junto con las anteriormente colocadas, ahora sumaban más de treinta mil minas. En todo el golfo de Finlandia se habían colocado más de sesenta y seis mil quinientas minas.

El peligro de minas en el golfo dificultaba la navegación, no sólo a nosotros, sino también a los alemanes. El 18 de agosto de 1944, cuatro torpederos alemanes volaron al mismo tiempo con sus propias minas. Tres de ellos sucumbieron y uno sufrió averías de consideración. Cuando el enemigo intentó colocar barreras activas de minas en los accesos a Tallinn, de nuevo chocaron con sus minas dos destructores que fueron al fondo.

La aviación de nuestra flota trasladó sus bases a aeródromos más próximos a la línea del frente. Esto permitió aumentar considerablemente el área de sus acciones. Los pilotos soviéticos no daban tregua a los buques enemigos, con ello ayudaban a los marinos a dragar los canales en la parte sur de la posición de Hogland.

La flota soviética del Báltico se empezó a sentir mejor. Finlandia salió de la guerra. Por cierto que los hitlerianos lo habían previsto y, el 5 de junio, antes de la capitulación de Finlandia, la marina alemana recibió la orden de elaborar un plan de operaciones para tomar la isla Hogland y las de Aland, ocupadas por los finlandeses.

El 14 de septiembre, cuarenta y nueve buques alemanes se acercaron a Hogland. Desembarcaron dos mil quinientos soldados y oficiales. Las fuerzas de desembarco fascistas lograron tan sólo ocupar la parte noreste de la isla. Los finlandeses no les permitieron seguir avanzando, por cuanto por

las condiciones de la capitulación se comprometían a defender la isla contra los alemanes. Por indicación del GCG, el mando de la flota del Báltico envió la aviación en ayuda de la guarnición finlandesa. También la artillería costera de los finlandeses entró en acción. Con los esfuerzos conjuntos se logró hundir seis barcazas de desembarco, tres dragaminas, un buque patrullero, dos buques auxiliares, cuatro lanchas patrulleras y dos barcos remolcadores; seis barcazas de desembarco fueron averiadas. En los combates aéreos el enemigo perdió quince aviones. Los buques enemigos que se mantuvieron a flote se apresuraron a abandonar el lugar del desembarco, dejando a las fuerzas desembarcadas a su albedrío. Estas se entregaron prisioneras en su totalidad.

Era esta la primera prueba seria de nuestras relaciones con el vecino del Norte, tras haberse liberado del yugo fascista.

El fracaso en Hogland obligó al mando hitleriano a renunciar al desembarco en las islas de Aland. El crucero "Prinz Eugen" con la 3ª flotilla de torpederos y el crucero "Lützow" con diez torpederos, destacamento de buques que ya había salido al mar, recibieron la orden de regresar a la base. El enemigo ya no intentó ningún desembarco más.

Las tropas terrestres soviéticas, que avanzaban rápidamente por la costa, necesitaban protección para sus flancos costeros, que aún estaban amenazados de golpes por mar. A finales de julio de 1944, las tropas del 1er Frente del Báltico llegaron al litoral del golfo de Riga al noreste de Kémeri y dividieron en dos la agrupación enemiga. Pero no pudieron culminar su derrota. Al lugar del combate pudieron llegar el crucero alemán "Prinz Eugen", cuatro destructores y otros buques. En cooperación con los tanques, ayudaron a sus tropas a restablecer la situación. Y por entonces no estábamos en condiciones de contrarrestar la acción de la flota alemana: no se habían dragado canales y los buques soviéticos no pudieron acercarse a la zona de los combates.

En la operación ofensiva del Báltico, al Frente de Leningrado le correspondía la misión de liberar la ciudad de Tallinn. La flota del Báltico debía contribuir a la ofensiva de las tropas del frente con el fuego de la artillería de sus bu-

ques, cubriendo los pasos en el lago Tióploie y con desembarcos en el lago Chudskoie. Para ello se emplearon fuerzas diversas: la aviación de la flota, brigadas de barcos fluviales, lanchas torpederas y barcos aptos para actuar entre islas rocosas.

La brigada de barcos fluviales realizó el transporte de las tropas del 2° ejército de choque a través del lago Tióploie. En dos semanas transportó ciento treinta y cinco mil hombres, más de dos mil cañones y morteros, más de nueve mil vehículos y gran cantidad de otros cargamentos.

Nuestras unidades avanzaban con tenacidad. El comandante general del frente ordenó a los marinos cubrir el flanco marítimo de las tropas. Los buques grandes no podían hacer esto por el peligro de minas. El problema se solucionó gracias a la iniciativa de los oficiales del Estado Mayor de la flota. Propusieron transportar en camiones una brigada independiente de infantería de marina con la misión de asestar golpes al enemigo a lo largo de la costa. Un destacamento de lanchas torpederas desembarcaba mientras tanto pequeños grupos tácticos y de exploración que, con sus acciones, debilitaban la resistencia del enemigo.

Como hemos visto, la operación de Tallinn se realizó casi exclusivamente por tierra. Repito que esto se debía al peligro de minas en el golfo. El GCG nos permitía emplear los buques de gran calado sólo en casos excepcionales, cuando sin ellos no podían pasarse las tropas terrestres.

El 22 de septiembre, las tropas del frente, en cooperación con la flota, liberaron Tallinn y una serie de islas próximas y, al día siguiente, llegaron a la costa del golfo de Riga. Al otro día, nuestras fuerzas de desembarco liberaron la isla Vormsi y, después, las tropas soviéticas ocuparon la isla Virtsu (Verder). Para la flota del Báltico, el dominio sobre estas islas tenía una gran importancia. Ahora no sólo se podía vigilar las acciones en Moonsund, sino también trasladar allí las bases de algunas unidades navales.

En los combates por Tallinn, la aviación de la flota actuó bien. Tan sólo en dos días –del 21 al 22 de septiembre–, los aviones de bombardeo y de asalto hundieron más de treinta buques enemigos. La aviación torpedera hundió, del 14 al

25 de septiembre, hasta una decena de buques de guerra y de transporte enemigos y colocó una barrera de minas en la zona de la rada, obstaculizando el paso de los barcos enemigos. Resultó muy aleccionadora la experiencia del desembarco de pequeños grupos tácticos y exploradores de la brigada independiente de infantería de marina en muchas bahías y, particularmente, en la isla Vormsi. Hicieron los desembarcos mayormente con lanchas torpederas, con ello aseguraban el factor sorpresa en los golpes. Los pequeños destacamentos actuaban con rapidez, empuje y decisión.

La liberación de Tallinn constituyó un importante acontecimiento en la vida de la flota del Báltico. No importaba que todas las radas estuvieran minadas (al principio allí sólo podían atracar pequeñas embarcaciones) y la ciudad estaba muy destruida, lo importante era que la flota ya tenía la posibilidad de controlar la desembocadura del golfo de Finlandia.

Los hitlerianos concentraron grandes fuerzas en la defensa de Moonsund, ya que se trataba de asegurar los flancos costeros de las agrupaciones de Curlandia y Memel.

Las islas estaban defendidas por guarniciones alemanas que contaban con más de once mil hombres, tenían a su disposición hasta diez grupos de artillería y gran número de morteros; estaban apoyados por la aviación y cerca de cuarenta buques de combate.

Para cooperar con los flancos costeros de sus agrupaciones de Curlandia y Memel, el enemigo creó otros dos grupos de buques. En el primero estaban los cruceros "Admiral Scheer" y "Admiral Hipper", cuatro destructores y muchos buques auxiliares; en el segundo, los cruceros "Prinz Eugen", "Leipzig", "Lützow", tres destructores y tres torpederos. Aquí operaban también lanchas torpederas, submarinos y barcazas cañoneras y de desembarco.

El hecho de tener gran número de buques y barcos de transporte permitía al enemigo trasladar rápidamente sus refuerzos. Lo hizo con bastante frecuencia. En cuanto registraba cierto empeoramiento de la situación de sus tropas, enviaba apresuradamente sus buques. Cierto que sus acciones no siempre tenían éxito. El 15 de octubre, por ejemplo, se produjo el choque de dos cruceros. El "Leipzig" en la rada de Gdy-

nia se abalanzó sobre el "Prinz Eugen" y casi lo partió en dos, destruyéndose a sí mismo toda la proa. Catorce horas fueron los buques a deriva por el mar en ese estado hasta que los barcos de salvamento los separaron y llevaron al puerto. Esta avería puso fuera de combate a ambos cruceros por largo tiempo.

Este caso evidenciaba claramente el nerviosismo que reinaba en la marina alemana.

Las fuerzas navales soviéticas constaban aquí esencialmente de lanchas torpederas, lanchas-dragaminas y otras embarcaciones menores: en total, más de noventa unidades. Para el comienzo de la operación, la aviación tenía sus bases ya cerca de donde se desarrollaban las acciones combativas.

De acuerdo con la directiva del GCG, el Consejo Militar del Frente de Leningrado ordenó expulsar al enemigo del archipiélago de Moonsund no más tarde del 5 de octubre. Para ello contaba con un apoyo efectivo de la flota del Báltico, tanto con desembarcos como transportando tropas y munición.

El archipiélago de Moonsund tiene en su historia muchos acontecimientos militares, tanto de los siglos pasados como de tiempos más próximos a nosotros. En la Primera Guerra Mundial, los alemanes ocuparon las islas mayores del archipiélago: Esel, Moon y Dago, intentaron irrumpir en el golfo de Finlandia y, desde allí, en Petrogrado, donde ya había triunfado la revolución. Perdieron hasta treinta buques, pero no pudieron pasar.

Al comienzo de la Gran Guerra Patria, los combatientes soviéticos se batieron aquí hasta el último, ofreciendo un ejemplo de firmeza y valor.

Ahora había que liberar estas islas.

Se proyectaba primeramente ocupar las islas Vormsi y Muja (Moon); después, las islas Jiuma (Dago) y Saaremaa (Esel).

La isla Vormsi y la península de Virtsu, que cerraban el paso a Moonsund del lado del golfo de Riga, las tropas soviéticas pudieron tomarlas el 27 de septiembre, ya en el curso de la operación de Tallinn. Era una cómoda cabeza de puente. Acumulando fuerzas aquí, nuestras tropas desembarcaron

inesperadamente para el enemigo en la isla Moon, el 27 de septiembre, con más de mil cien hombres. Participaron en el desembarco treinta lanchas torpederas de la flota y noventa vehículos anfibios de 8° ejército. En la mañana de 1 de octubre, la isla estaba totalmente en nuestro poder. Pero las condiciones del tiempo obstaculizaron las ulteriores acciones. El enemigo aprovechó la pausa para reforzar la defensa de las islas y, a la guarnición de Esel, con una división de infantería transportada de Curlandia. En consecuencia, las tropas soviéticas perdieron una importante ventaja táctica, la sorpresa. Esto se reflejó en los plazos de la operación. Estaba planeada para seis días y duró cincuenta y seis. Combates prolongados se entablaron en la península de Syrve. Pese a la enérgica actividad de la aviación de la flota, que realizó más de seiscientos vuelos sobre las comunicaciones de los hitlerianos por las proximidades de la península y pese a que las unidades soviéticas rompieron la primera línea fortificada del enemigo y, después, concentraron poderosas fuerzas artilleras para romper la segunda línea de defensa, la ofensiva se atascó.

Tampoco se logró bloquear totalmente a las tropas enemigas en la península: los buques no podían acercarse aquí por el peligro de las minas. Nos vimos obligados a tener en cuenta la posibilidad de ataques masivos de la aviación alemana. Además la artillería enemiga lanzaría su fuego si los buques se acercasen a la península.

PECHENGA ES NUESTRA

Vuelo al Norte. Primeramente a Arjánguelsk. Quiero ver cómo marchan las cosas en la flotilla naval del Mar Blanco, cuya zona de operaciones se ha extendido a miles de kilómetros, y todo esto, en el Extremo Norte con sus heladas, hielos y caprichos sin fin de la naturaleza.

Para aquel tiempo, la flotilla había crecido en cantidad y calidad. Había recibido muchos buques y embarcaciones y los marinos aquí eran de primera. Durante la guerra, en el Norte habían aparecido bases nuevas, lo que facilitaba y ase-

guraba considerablemente la navegación por el Artico y fortalecía la defensa de la costa.

En 1944, la flotilla del Mar Blanco, que orgánicamente pertenecía a la flota del Norte, continuaba garantizando la seguridad de las comunicaciones marítimas por el Mar Blanco, la parte oriental del Mar de Barents y especialmente en el Artico. Sólo en el curso de la escolta a los transportes, los buques de combate de la flotilla habían hecho durante la navegación cerca de mil ochocientas salidas al mar.

Para interrumpir nuestras comunicaciones, los hitlerianos, a veces, concentraban en Noruega del Norte hasta cuarenta submarinos, parte de los cuales actuaban en los accesos al Mar Blanco y en nuestras comunicaciones internas por el Artico. Estos submarinos colocaban minas, atacaban a nuestros convoyes con los nuevos torpedos hidroacústicos y a las embarcaciones menores. Entre otros, el 26 de agosto de 1944, un submarino enemigo hundió el pequeño barco hidrográfico "Nord", pero el propio submarino se fue a fondo después de que le atacara el dragaminas "T-116", comandado por el teniente de navío B. Babánov.

Los submarinos alemanes ya estaban dotados por entonces de esnórquel: aparato compuesto de tubos por los cuales llega el aire a los motores diésel y se expulsan los gases tóxicos. El esnórquel permitía a los submarinos no emerger para recargar los acumuladores. En esas condiciones, descubrir un submarino en el mar es muy difícil. Tampoco fueron pocas las preocupaciones que nos causaban los torpedos hidroacústicos y eléctricos sin estela, difíciles de esquivar. Nos salvaba, como siempre, el heroísmo y la imaginación de los marinos soviéticos. A veces, bajo el brumoso cielo polar se desarrollaban acontecimientos llenos de dramatismo. Me viene a la memoria el episodio ocurrido con el dragaminas "T-120" comandado por el teniente de navío D. Lísov. El dragaminas marchaba, entre otros, en la escolta de cuatro barcos de transporte con muy valioso cargamento desde el Mar de Láptiev a la isla Dickson. Submarinos alemanes atacaban al convoy durante tres días sin cesar: el 22, el 23 y el 24 de septiembre. Los buques de protección apenas tenían tiempo de rechazar un ataque, cuando otro submarino se acercaba

ocultamente a los transportes. No obstante, los cargueros llegaron felizmente a Dickson. A uno de los patrulleros de la escolta, sin embargo, le alcanzó un torpedo. La tripulación se salvó pero el buque pereció. Ante la tripulación del dragaminas "T-120" se planteó la misión de localizar al submarino y hundirlo. En realidad, el viejo dragaminas de marcha lenta contaba con pocas posibilidades para triunfar en un combate frente a un submarino moderno. Pero, pese a todo, los marinos soviéticos entraron en combate. Poco después resonó sobre el mar una explosión: un torpedo enemigo había impactado en el dragaminas. En el buque había heridos y estaba la tripulación del patrullero hundido. El teniente de navío Lísov, tras embarcar la mayor parte del personal en una lancha y un pontón, continuó con el resto de los marinos el desigual combate, que se prolongó varias horas. El dragaminas pereció, lo mismo que los hombres que quedaron en él, pero con su fuego se atrajo hacia sí la atención del enemigo y así salvó a la gente de la lancha y el pontón. Estos también pasaron duras pruebas. Navegaron centenares de millas a remo y a velas, improvisadas con sus capotes, hasta llegar a una isla donde les recogieron los pescadores.

– Nos cobramos el dragaminas a plenitud –contaba Yu. Panteléiev–. En el plazo de dos semanas hundimos dos submarinos alemanes. Pero demostrar este éxito al mando fue tan difícil como hundir los submarinos.

El almirante Golovkó exigía pruebas convincentes. La mancha de aceite hacía mucho que había dejado de ser prueba testimonial del perecimiento de submarinos –los alemanes eran maestros de la imitación. Sólo cuando emergieron a la superficie del mar fragmentos de bitácor –pequeño cajón de madera que contiene la brújula– y dos cadáveres de marinos alemanes, Golovkó dijo: "Ahora lo creo: envíen las hojas condecorativas de héroes". Una semana después, los marinos del Mar Blanco hundieron otro submarino. De nuevo se necesitaron pruebas. Esta vez resultaron incontrovertibles: el cuerpo del submarino hundido se descubrió en el fondo y, por cierto, no lejos del primero.

El almirante Panteléiev, comandante general de la flotilla, hombre enérgico y verdadero marino, también salía al mar

con frecuencia. El mismo dirigió una importante operación de escolta. Dos grandes rompehielos, "Stalin" y "Séverni viéter", terminaron su trabajo en el Artico oriental y había que llevarlos a Arjánguelsk, donde eran sumamente necesarios por el acercamiento de la temporada de hielos. El Mar Blanco se hiela y, en invierno, no es posible pasarse aquí sin rompehielos. Ocho destructores, cinco grandes cazadores y cinco dragaminas debían escoltar a los rompehielos. El comandante general de la flotilla izó su bandera en el líder "Bakú" y el destacamento salió al mar. A pesar de la furiosa tormenta que llegaba a diez grados, la gran unidad de buques de combate se reunió con los rompehielos en la entrada del Mar de Kara y los tomó bajo su protección. Era bien entrado el otoño y en el Mar de Kara por este tiempo está oscuro casi todo el día. Los operarios acústicos informaban con frecuencia acerca de ruidos de submarinos enemigos. Los buques de combate tenían que cambiar de curso y bombardear los sitios donde se suponía la presencia de los submarinos. Como se sabe, éstos esperan a sus víctimas generalmente en estrechos y cerca de los cabos. Por ello, Yu. Panteléiev decidió seguir un rumbo distinto al común y eludir las zonas de mayor peligro. Los submarinos comenzaron a aparecer con menos frecuencia y, al fin, quedaron atrás. La operación terminó con éxito. Los marinos recordaron después durante mucho tiempo lo duro que es navegar en la noche polar, con fuerte tormenta y, por añadidura, rodeados de submarinos enemigos.

En 1944, la flotilla del Mar Blanco tuvo que cumplir una misión poco común para ella. Se relacionaba con las acciones de la aviación inglesa. En la zona de Altafiord se ocultaba entre las rocas el buque de línea alemán de mayor tamaño, el "Tirpitz". Los bombarderos ingleses no podían de ninguna manera llegar a él, les faltaba el radio de acción. Por ello, el representante naval inglés en Moscú, vicealmirante G. Miles preguntó si podían emplearse los aeródromos soviéticos para organizar operaciones "lanzadera", para que los aviones salieran de Inglaterra, bombardearan el buque y aterrizaran en

la zona de Arjánguelsk y, después, despegaran, bombardearan de nuevo y aterrizaran ya en sus aeródromos. El Gobierno soviético dio la autorización. La responsabilidad por el aseguramiento de esta operación recayó sobre el comandante general de la flotilla del Mar Blanco, Yu. Panteléiev y el comandante general de las fuerzas aéreas de la flota del Norte. El "Tirpitz" venía intranquilizando a los ingleses desde hacía tiempo. Los almirantes británicos le temían como al fuego. ¿Recuerdan cómo abandonaron a su suerte al desgraciado convoy "PQ-17" en cuanto oyeron decir que el "Tirpitz" se había hecho a la mar? Por eso no escatimaban fuerzas para aniquilarlo.

Pero no era fácil hundir este monstruo blindado. Los primeros bombardeos no dieron resultado. Se emplearon submarinos superpequeños. Dos de ellos pudieron acercarse al buque de línea, fijando explosivos en su fondo, pero tampoco sirvieron de mucho. El buque de línea quedó a flote. Volvieron a bombardearlo. Era difícil impactar en el buque, pero aun haciendo blanco, no pudieron oradar el blindaje de acero de cubierta. Entonces decidieron emplear los bombarderos pesados "lancaster" con las bombas mayores, de seis toneladas, que podían portar. Cuarenta "lancaster" volaron a los aeródromos soviéticos. Al objetivo les guiaban navegantes aéreos soviéticos. Realizaron muchos vuelos. Tuvieron bajas, pero en fin de cuentas hundieron el "Tirpitz". El júbilo de los ingleses era ilimitado. El Rey de Inglaterra condecoró con órdenes a muchos participantes en esta hazaña, incluidos pilotos soviéticos. Entre los galardonados se hallaba el comandante general de la flotilla del Mar Blanco, Yu. Panteléiev, responsable de la operación "lanzadera".

Después de que las tropas soviéticas liberaron Carelia y llegaron a la frontera estatal, se crearon condiciones favorables para la derrota del enemigo en la dirección de Múrmansk. El GCG ya había elaborado la operación Petsamo-Kirkenes. En ella debían participar las tropas del frente de Carelia y los marinos de la flota del Norte. El jefe del Frente de Carelia y el comandante general de la flota del Norte examinaron juntos la orden del GCG.

Primeramente, el comandante general del frente proponía

que, simultáneamente con el comienzo de la ofensiva por tierra, se hiciera un desembarco de dos brigadas de infantería de marina en la costa sur de la bahía Málaya Volokovaya con la misión de salir a la carretera de Pechenga, al río Titovka, cortando así la retirada de las tropas enemigas. Sin embargo, el GCG no estuvo de acuerdo con esta variante. Era pronto para sacar a las dos brigadas de infantería de marina de las posiciones de la defensa.

Se elaboró una nueva variante. Según ésta, las brigadas de marina, con la cooperación de la aviacion y los buques de la flota, debían romper la defensa del enemigo ante el frente de la zona de defensa del Norte, desalojar de aquí a las tropas enemigas y, sólo después, hacer el desembarco en la costa, apoderarse de la carretera de Titovka-Prorovaara, cortar la retirada de los alemanes desde la línea del río Západnaya Litsa y, al unirse con las unidades del 14 ejército, desarrollar conjuntamente la ofensiva a Petsamo.

A la flota se le encargaba asegurar el transporte de las tropas y el abastecimiento al 14 ejército desde Múrmansk hasta la orilla occidental del golfo de Kola.

La dirección general de la flota operante en las direcciones marítima y costera corría a cargo del almirante A. Golovkó. Desplegó su puesto de mando en la península Ribachi.

Oficialmente se considera que la ofensiva de las tropas del Frente de Carelia empezó el 7 de octubre. Pero dos días antes de esto se rompió la defensa del enemigo en la dirección principal, se forzó el río Titovka y las unidades soviéticas avanzaron considerablemente al Occidente. Y entonces coincidió el desembarco en la costa de la bahía Málaya Volokovaya, que avanzó rápido por la dirección Sur. Sólo después de esto se desplegó la ofensiva de las fuerzas principales. Cuando se rompió la defensa enemiga en el istmo de la península Sriedni, el adversario, temiendo quedar cercado, comenzó a retirar apresuradamente sus tropas.

Entonces se planteó una nueva misión a los marinos del Norte. Antes no se había tratado de liberar el puerto Linajamari, situado en la costa occidental del golfo de Pechenga. Ahora se encomendaba a la flota hacer aquí un desembarco para cooperar con las tropas en la más rápida liberación de

Petsamo y cortar la retirada hacia Noruega de los restos de las unidades derrotadas del enemigo.

A los marinos del Norte les correspondió el honor de ocupar por sí solos el puerto de Linajamari. Propusieron un plan audaz. Se sabía que el enemigo cubría con el fuego de muchos cañones de diversos calibres el largo y estrecho fiordo que conducía al puerto. Todos estos puntos de fuego estaban bien ocultos, no podían neutralizarse ni con la aviación ni con la artillería. Se decidió abrirse paso en los buques más rápidos y maniobrables, las lanchas torpederas y los cazadores pequeños. Precisamente en ellas irían las fuerzas de asalto, debiendo desembarcar directamente en los muelles del puerto. En esta operación se aprovechó la experiencia de muchos desembarcos realizados durante la guerra por los marinos soviéticos en el Báltico, el Mar Negro y aquí, en la flota del Norte. La audacia, la decisión, el cálculo exacto presidían las acciones de las tripulaciones de las lanchas y de los infantes de marina.

Al irrumpir en el puerto de Linajamari volvieron a mostrarse en todo su esplendor las mejores cualidades de la infantería de marina soviética. Las impetuosas lanchas volaban a través del muro de fuego. Sobre sus cubiertas se hallaban los infantes de marina con las armas prestas, los mismos que se habían batido tres años en los peñascos de la cordillera Musta-Tunturi, heladas hasta el fondo, habían desembarcado en Západnaya Litsa y participado en otros desembarcos, y que ahora llevaban sobre sus hombros la experiencia de muchos combates.

El fuego enemigo era aniquilador en toda la extensión del fiordo. Pero, cierto es aquello de que "las balas temen a los bravos". Las bajas resultaron insignificantes.

En el primer asalto iban seiscientos sesenta infantes de marina. Ya están en los embarcaderos. Todo lo resolvió la sorpresa, la rapidez y la osadía. Desconcertaron al enemigo. El jefe alemán de la base de Linajamari sólo pudo comunicar a Kirkenes: "¡Las lanchas bolcheviques han irrumpido en la base. Evacuo con urgencia!"

El enemigo se resistía encarnizadamente. Los combates duraron varios días. Pero los hitlerianos ya no podían cam-

biar nada. El 15 de octubre, las tropas del frente de Carelia y las unidades de la flota ocuparon Petsamo y continuaron la ofensiva a lo largo de la costa. En su curso los marinos realizaron otros tres desembarcos tácticos.

Después de liberar Linajamari, la flota del Norte obtuvo una cómoda base en el fiordo de Varanger. Al mismo tiempo, esto significaba que habían sido liberados de fascistas los primeros kilómetros del territorio de Noruega. El Ejército Soviético, cumpliendo su magna misión liberadora, entró en tierras de este país escandinavo.

La situación en el Norte mejoró sensiblemente. Toda la costa, desde el golfo de Pechenga hasta el fiord Biek, estaba limpia del enemigo. Este quedó privado de bases y aeródromos en la zona del fiordo de Varanger. Para los convoyes de los aliados, el peligro había disminuido considerablemente. El almirantazgo inglés comenzó de nuevo a formar grandes convoyes compuestos de treinta a cincuenta transportes, despachándolos de golpe, sin dividirlos en dos partes, como antes.

Cierto que, al perder sus bases en Francia y Bélgica, los alemanes trasladaron a las bases del Norte muchos de sus submarinos, los cuales empezaron a mostrarse con mayor frecuencia en la parte sur del Mar de Barents. Pero no pudieron causar grandes daños. Los grupos buscadores de choque, compuestos de buques de superficie y submarinos, comenzaron a operar más activamente en las vías de comunicación de los convoyes. Cumplían con éxito su misión: la búsqueda y el aniquilamiento de los submarinos enemigos. Como resultado, por ejemplo, el convoy "QW-58" llegó a los puertos soviéticos sin una sola baja, aunque en su ruta actuaron quince submarinos enemigos y decenas de aviones.

A fines de 1944, la flota soviética, junto con los aliados, dominaban totalmente en el teatro naval del Norte. Tan sólo nuestros submarinos hundieron veinte cargueros y más de diez buques de combate enemigos.

La aviación de la flota comenzó a practicar con más frecuencia ataques masivos a los convoyes del enemigo. Hubo casos en que participaron hasta ochocientos aviones en golpes consecutivos sobre los transportes enemigos. Mediante golpes concentrados fue destruido totalmente, por ejemplo,

un convoy adversario en el cabo de Kibergnes. En el curso de 14 minutos volaron sobre dicho convoy más de ciento veinte aviones. Durante un año, los aviadores navales hundieron y deterioraron más de noventa buques fascistas.

La actividad de todas las fuerzas de la flota del Norte en las comunicaciones enemigas obligó a los alemanes a reforzar más la escolta de sus convoyes. Ahora no era extraño que diez o más barcos de guerra fueran protegiendo a uno solo de sus transportes. Y en las costas, los alemanes instalaron muchas baterías artilleras. Sólo de esa manera los convoyes podían llegar al punto de destino. Para romper el cerco de protección, las lanchas torpederas soviéticas tenían que realizar ataques divididas en varios grupos, asestando golpes consecutivos sobre los transportes. Siguiendo el ejemplo de la aviación, las lanchas pasaron a los ataques masivos. El mando de la flota asestaba golpes cada vez más frecuentes sobre los convoyes enemigos con fuerzas navales diversas simultáneamente: con aviación, submarinos y lanchas torpederas. El comandante general de la flota comenzó a dirigir personalmente estas operaciones. Por lo común, todas las fuerzas se dislocaban por las penínsulas Ribachi y Sriedni. Cuando un convoy enemigo aparecía en el mar, lo atacaban al mismo tiempo los submarinos, los aviones y las lanchas torpederas. Este procedimiento táctico era bastante efectivo.

EN EL DANUBIO

En agosto de 1944, la situación en el Mar Negro se presentaba favorable para los marinos soviéticos. Después de los combates por Odesa y Crimea, la flota germano-rumana había disminuido considerablemente y, además, había perdido muchas bases. Ahora no contaba más que con los puertos de Rumania y Bulgaria: Constanza, Sulina, Varna y Burgas. Por consiguiente, la zona operativa se había reducido en gran medida para el enemigo.

A consecuencia del cambio en la orientación política de Turquía (el 2 de julio Turquía había roto las relaciones diplomáticas con Alemania), disminuyó notablemente la actividad de los transportes navales por el Bósforo, realizados por los

alemanes y sus satélites. Seguían siendo muy tensas las comunicaciones por el Danubio, donde la flotilla fluvial rumana aseguraba los transportes. Las aguas de la costa noroccidental del Mar Negro estaban saturadas de minas, por ello resultaba arriesgado emplear allí buques grandes. El mando naval soviético encomendaba las principales misiones a buques pequeños y a la aviación de la flota, la cual se había reforzado considerablemente, y ahora contaba con más de novecientos aviones.

Por decisión del GCG, en abril se formó la flotilla naval del Danubio. Esta actuaba cada día con mayor energía.

El 20 de agosto comenzó la operación de Yassy-Kishiniov. Las tropas de los Frentes 2° y 3° de Ucrania pasaron a la ofensiva. Al mismo tiempo, las fuerzas de la aviación naval de la flota del Mar Negro asestaron un golpe sobre Constanza, principal base naval de Rumania.

Según los datos de la exploración, en el puerto de Constanza se encontraban entonces hasta ciento cincuenta buques de combate, barcos auxiliares y medios flotantes. Cerca de cincuenta buques y embarcaciones se hallaban en Sulina. En una palabra, en estos dos puertos rumanos se ubicaban las fuerzas principales de la flota enemiga.

El golpe fue examinado hasta en sus menores detalles. Se decidió primeramente bombardear Sulina. Se enviaron cuatro grupos de aviones de asalto: cerca de treinta "IL-2" acompañados de cazas. Mientras el enemigo rechazaba este ataque, los aviones solitarios del regimiento aéreo de aviones torpederos lanzaban bombas de humo sobre Constanza, cegando la artillería antiaérea del enemigo. La mayor parte de los cazas fascistas habían sido llevados a Sulina. Esto fue aprovechado por las fuerzas fundamentales de la aviación soviética. Una división de bombarderos de picado de cincuenta y nueve aparatos, cubiertos por setenta y siete cazas, volaron a Constanza. Los golpes los asestaron tres grupos. Se destruyeron o averiaron cerca de setenta buques de combate y embarcaciones y se ocasionaron grandes destrucciones en el puerto. Los golpes de la aviación de la flota sobre Constanza y Sulina continuaron hasta el 25 de agosto. Ambos puertos fascistas quedaron, de hecho, paralizados.

Los buques de la flotilla del Danubio actuaban por entonces en el río Dniéster. Los marinos tuvieron que trabajar con denuedo cuando el comandante general del 3er Frente Ucraniano ordenó a las tropas forzar el estero del Dniéster. Entre las tropas de desembarco estaban las del 46 ejército, más de ocho mil hombres y sus medios técnicos: tanques, cañones y morteros. En la noche del 22 de agosto se comenzó a forzar el estero. Dos grupos de medios flotantes con tropas y equipos técnicos avanzaron hacia la orilla occidental. No se realizó ninguna preparación artillera para lograr la sorpresa en el desembarco. El embarque de tropas en los medios flotantes y el paso del estero se hicieron observando al máximo el enmascaramiento. El enemigo descubrió el desembarco cuando a éste le quedaban de cien a doscientos metros hasta la orilla. Los fascistas abrieron un fuerte fuego. Afortunadamente la ayuda legó a tiempo: golpeó la artillería de la defensa costera de la flotilla, la de la base naval de Odesa y del 46 ejército. Cubiertos por la cortina de humo, los destacamentos de asalto comenzaron a desembarcar combatiendo. Al llegar a la orilla dieron un salto impetuoso y se apoderaron de las trincheras avanzadas. Tras ellos desembarcaron y se fortificaron las fuerzas principales del ejército. De esta forma, al amanecer del 22 de agosto, las tropas soviéticas se habían apoderado de la cabeza de puente en la orilla occidental del estero del Dniéster. Hora y media después del desembarco, las unidades de la infantería de marina desalojaban al enemigo de los poblados Mologa, Chaguiri Sujíe y Chaguiri Mókrie. Desarrollando el golpe desde la cabeza de puente, las tropas soviéticas rompieron la defensa enemiga y, al atardecer, tomaron la montaña Akkermánn. En estos combates fueron aniquilados o cayeron prisioneros más de mil soldados y oficiales enemigos.

Para cercar la agrupación costera del adversario había que cortarle la retirada. La flotilla naval del Danubio recibe una nueva misión, abrirse paso hacia el delta del Danubio y hacer desembarcos en la retaguardia enemiga. El comandante general de la flotilla ordenó al jefe de la brigada de barcos fluviales forzar, el 24 de agosto, la garganta de Kilia del Danubio y, al jefe de la brigada de lanchas blindadas de Kerch,

desembarcar un batallón de infantería de marina en Zhebriani y, después, continuar tras la brigada de barcos fluviales a la garganta de Kilia junto con las fuerzas desembarcadas, apoderarse de la zona, incluyendo las ciudades de Vilkovo y Kilia.

El 23 de agosto por la tarde, los destacamentos de buques salieron de Odesa. Al amanecer, las naves de desembarco estaban en Zhebriani. Tras un corto combate, las fuerzas desembarcadas ocuparon el poblado. Esto fue una verdadera sorpresa para las tropas enemigas que salían del cerco por el lado del lago Kunduk. Aquí, las fuerzas de desembarco mantuvieron un duro combate. Terminó al día siguiente, rindiéndose el grupo de tropas germano-rumanas. Cerca de cinco mil soldados y oficiales enemigos cayeron prisioneros.

El destacamento de buques de ruptura, protegido por lanchas torpederas y aviación de la flota, llegó al amanecer del 24 de agosto a la garganta del Danubio en Kilia y, al no hallar resistencia enemiga, siguió su avance río arriba. Por la mañana arribó a Vilkovo y abrió fuego contra las tropas enemigas acumuladas en la orilla para ser trasladadas al otro lado del Danubio. En el puerto se realizó un desembarco. El enemigo, tras un corto combate, se retiró, temiendo caer en un cerco: por los accesos septentrionales de Vilkovo atacaban infantes de marina desembarcados en Zhebriani. En Vilkovo se tomaron dos mil soldados y oficiales prisioneros.

Las lanchas blindadas de la flotilla continuaron su marcha por el Danubio río arriba destruyendo los medios de transbordo, los puntos de fuego y las concentraciones de tropas enemigas en ambas orillas del Danubio.

El rápido avance de las tropas soviéticas predeterminó la suerte del Gobierno profascista de Antonescu. El 23 de agosto comenzó en Rumania la insurrección armada. La situación de las tropas alemanas en Rumania se hizo inestable. Sin embargo, la dirección hitleriana no perdió aún las esperanzas de recobrar sus agotadas posiciones políticas y militares. Por orden de Hitler, las tropas alemanas comenzaron una ofensiva contra Bucarest y su aviación empezó a bombardear la capital rumana. Entonces, el ya formado nuevo

Gobierno de Rumania declaró la guerra a la Alemania fascista. En la zona de Bucarest y Ploesti comenzaron los combates entre los aliados de ayer, entre las unidades alemanas y rumanas.

Después de haber cercado la agrupación enemiga en Kishiniov, las tropas de los Frentes 2° y 3° Ucranianos continuaron la ofensiva en las direcciones Sur-Occidental y Occidental.

El comandante general de la flota del Mar Negro dividió en dos agrupaciones las fuerzas que actuaban en la cuenca del Danubio. La flotilla naval del Danubio debía seguir ascendiendo por el río para prestar apoyo a las tropas del 3er Frente Ucraniano en el paso por la arteria fluvial y, la base naval de reserva de la flota del Mar Negro, ya formada, recibió la misión de afianzarse en Vilkovo y, después, ocupar la ciudad y el puerto Sulina y asegurar la libre navegación por el delta y el bajo Danubio.

El 26 de agosto, los buques de la flotilla ocuparon Tulcha y, un destacamento de dieciséis lanchas blindadas, junto con el batallón independiente de Nikoláiev de infantería de marina, se apoderaron el 27 de agosto del puerto Sulina. La flotilla fluvial de Rumania capituló y los marinos soviéticos dominaron totalmente el curso inferior del Danubio. La agrupación costera del enemigo quedó cercada.

Una importante peculiaridad de la actividad combativa de las fuerzas de la flota del Mar Negro por conseguir el dominio del delta del Danubio fue la rápida maniobra de fuerzas y medios, el ritmo impetuoso del avance y la capacidad para realizar acciones independientes antes de establecerse el contacto directo con las tropas terrestres. Esto ayudó a los marinos del Mar Negro a penetrar en los más importantes puertos del Danubio y dominarlos antes de llegar las tropas del 3er Frente Ucraniano.

Ante las Fuerzas Armadas soviéticas se abría el camino hacia los Balcanes.

El GCG ordenó al 3er Frente Ucraniano desarrollar la ofensiva, ocupar Dobrucha y llegar a la frontera rumano-búlgara. Después de forzar el Danubio en el sector de Galatz-Ismaíl, las fuerzas principales del frente debían tomar Cons-

tanza el 2 ó el 3 de septiembre. Teniendo en cuenta que el cumplimiento de esta misión requería tomar puertos y forzar el Danubio, sobre la flota del Mar Negro recaían no pocas tareas. La misión principal e inmediata de la flota militar del Mar Negro era ocupar y potenciar la base naval Constanza. A la flotilla de guerra del Danubio se le encomendó la organización de puertos y comandancias navales, el dragado y la navegación por el curso inferior del Danubio. Al mismo tiempo, la flotilla debía designar lanchas blindadas para cooperar con las unidades del Ejército Rojo, transportar tropas de una orilla a la otra, aniquilar en la costa grupos dispersos del enemigo y mantener listos los buques para asegurar los flancos contiguos de los ejércitos 46 y 57.

En el curso de dos semanas –del 24 de agosto al 8 de septiembre–, la flotilla transbordó a través del Danubio ciento setenta y nueve mil hombres y numerosos medios técnicos.

El ritmo de la ofensiva de las unidades soviéticas era impetuoso. Las fuerzas navales fascistas que se hallaban en el Danubio resultaron impotentes para impedirlo.

Cuando perdió el delta del río, el mando alemán llevó sus buques y medios flotantes al puerto Brailov. El 25 y el 26 de agosto subieron por el Danubio. Los barcos iban cargados hasta el máximo con tropas evacuadas y equipos desmontados de los puertos del Danubio. A comienzos de septiembre, los buques llegaron a Prájov. Pero las unidades del 2° Frente Ucraniano, que arribaron a Zheleznie Vorota, les cerraron el paso. Los hitlerianos hundieron sus propios barcos (¡cerca de doscientas unidades!) y huyeron a Occidente.

En la dirección costera las tropas del 3er Frente Ucraniano continuaron su avance incontenible, luego de cruzar el Danubio. Alcanzaron la ciudad de Constanza y la frontera rumano-búlgara antes del plazo fijado en la directiva del GCG.

El 28 de agosto se le conminó al comandante general de la flota rumana a entregarse en el plazo de veinticuatro horas. Al día siguiente aceptó las condiciones soviéticas. Se envió en avión a Constanza el grupo operativo del Estado Mayor de las fuerzas aéreas de la flota del Mar Negro; al

mismo tiempo, entraron en la ciudad las unidades de tanques del 3er Frente Ucraniano. El 30 de agosto, de Sulina arribó también un destacamento de lanchas patrulleras con infantería de marina y torpederas. Inmediatamente después de ocupar Constanza, comenzó el traslado de las fuerzas aéreas de la flota del Mar Negro a los aeródromos de Rumania y, de los buques de superficie, a Constanza. El 8 de septiembre, el grupo operativo del Estado Mayor de la flota se trasladó a esta ciudad.

Las tropas del 2° Frente Ucraniano, después de aplastar la resistencia de los alemanes en la zona de la ciudad de Ploesti, tomaron el 30 de agosto este importante centro industrial. El 31 de agosto, entraron en Bucarest. Las tropas del 3er Frente Ucraniano llegaron el 5 de septiembre a la frontera rumano-búlgara.

Incluso después de salir Rumania del bloque hitleriano, el Gobierno reaccionario de Bulgaria continuaba una política germanófila, y, bajo la máscara de neutralidad, seguía prestando ayuda a los fascistas. Esto predeterminó que el Gobierno soviético declarara la guerra a Bulgaria el 5 de septiembre.

De acuerdo con las indicaciones del GCG, el 3er Frente Ucraniano se disponía a entrar en territorio de Bulgaria. Para cooperar con él, la flota del Mar Negro destinó unidades aéreas, buques de la flotilla del Danubio, lanchas torpederas, submarinos y unidades de la infantería de marina. Según el plan aprobado por el Consejo militar de la flota, el 2 de septiembre de 1944, los marinos del Mar Negro, ayudados por submarinos, lanchas torpederas y aviación, debían bloquear los buques alemanes en Varna y Burgas y, con el fuego de la artillería de sus buques, contribuir al avance del flanco costero de las tropas y ocupar los puertos de Varna y Burgas con sendos desembarcos.

El GCG concedía gran importancia a la liberación de Bulgaria. El mariscal G. Zhúkov se trasladó en avión al Estado Mayor del comandante general del 3er Frente Ucraniano. Me ordenaron que volara con él. En el avión, Zhúkov me dijo que antes de partir había hablado con Jorge Dimitrov, y que éste le había asegurado que "Sin duda, no habrá guerra; los

búlgaros recibirán a las tropas soviéticas, no con fuego de artillería y ametralladoras, sino con pan y sal, según nuestra costumbre eslava". Agregó que los comunistas búlgaros habían desarrollado un gran trabajo en las unidades del ejército búlgaro y los guerrilleros se preparaban para la acción.

El 30 de agosto G. Zhúkov y yo llegamos al Estado Mayor del frente, ubicado en Fetesti. El comandante general del frente nos dio a conocer la situación y los proyectos de las futuras acciones de las tropas del frente. Yo, a mi vez, hablé de en qué podía ayudar al frente la flota del Mar Negro. G. Zhúkov quedó en Fetesti y yo me trasladé a Constanza, donde se encontraba el grupo operativo del Estado Mayor de la flota del Mar Negro. Aunque no se esperaba gran resistencia en Bulgaria, se decidió preparar pequeños desembarcos en los puertos de Varna y Burgas. La flota del Mar Negro dominaba en el mar y, su aviación, en el aire.

Yo permanecí en Constanza esperando la señal del Estado Mayor del frente. El 7 de septiembre hablé por teléfono con G. Zhúkov. Pero aún no sabía la fecha exacta de la ofensiva. Sólo el 8 de septiembre, por la mañana, comunicaron del Estado Mayor del frente: "¡Comenzamos!"

El mando de la flota propuso que, sin esperar la llegada de los buques a Burgas y Varna, se lanzara a estos puertos pequeñas partidas de desembarcos en los aviones tipo "Catalina". Había cierto riesgo, pero acepté y esperé con cierta inquietud los primeros partes.

Todo ocurrió como había previsto Jorge Dimitrov. Recibieron a los marinos con pan y sal.

Casi al mismo tiempo de iniciarse la ofensiva de las tropas soviéticas, el 9 de septiembre, se produjo la insurrección en la capital de Bulgaria, en Sofía. Estaba dirigida por el Partido Obrero Búlgaro.

Se derrocó al gobierno reaccionario. El nuevo Gobierno, formado por K. Georguiev, declaró la guerra a la Alemania fascista.

En consonancia con la directiva del GCG, las acciones combativas de las tropas soviéticas contra Bulgaria quedaron suspendidas desde las 22 horas 00 minutos del 9 de septiembre.

La derrota que asestaron las Fuerzas Armadas soviéticas a las agrupaciones del enemigo en el ala Sur del frente soviético-alemán en agosto-septiembre de 1944, fue de una considerable significación política y estratégica. Como resultado de este golpe se liberó la Moldavia soviética, Rumania y Bulgaria se desprendieron del bloque hitleriano y declararon la guerra a Alemania. La victoria de las Fuerzas Armadas soviéticas en estos países permitió a esos pueblos establecer su régimen democrático-popular. Y la Alemania fascista quedó privada de seguir utilizando el potencial económico y militar de estos dos Estados.

En lo fundamental, las acciones militares en el Mar Negro terminaron el 9 de septiembre de 1944. Los marinos del Mar Negro se incorporaron al dragado, al restablecimiento de las bases liberadas, al aseguramiento de los transportes de tipo económico y a la organización de los trabajos de rescate de naves hundidas.

La flotilla del Danubio continuaba la lucha, en cooperación con los frentes ucranianos, en el curso superior de dicho río. Desde el 28 de septiembre hasta el 21 de octubre de 1944, participó en la operación de Belgrado. En vísperas de la ofensiva, la flotilla pasó a través del Danubio a las tropas del 57 ejército del 3er Frente Ucraniano y el 46 ejército del 2° Frente Ucraniano; en total, más de ciento setenta mil hombres y mucho armamento y munición. En los combates por la liberación de Belgrado intervinieron activamente las tropas del Ejército Nacional de Liberación de Yugoslavia y las tropas búlgaras.

La ofensiva del 57 ejército comenzó en la noche del 29 de septiembre forzando el río Timok. Cuando aquí se caldearon los combates, un destacamento de buques soviéticos subió por las aguas del Danubio y realizó un desembarco en el puerto de Raduevats. Este golpe en la retaguardia venció la resistencia del enemigo. Las tropas soviéticas forzaron rápidamente el Timok y llegaron a Raduevats. Las tropas del 57 ejército realizaron combates ofensivos desde el 1 de octubre en las zonas fronterizas de Yugoslavia con Rumania. Para prestarles ayuda, los buques de la flotilla del Danubio se concentraron en la zona de Turna-Severín. Tenían que

atravesar un sector de difícil navegación en el Danubio, las célebres Puertas de Hierro, donde la velocidad de la corriente en los días de otoño alcanza dieciséis kilómetros por hora. Aumentaba la dificultad el hecho de que los canales estaban obstruidos por barcos fascistas hundidos, y sembrados de minas. Con ayuda de las tropas de ingenieros, los marinos limpiaron los canales, exploraron las vías de rodeo en los sectores cargados de minas. El camino para los monitores y lanchas soviéticos estaba abierto. Dieciséis lanchas blindadas dejaron atrás las Puertas de Hierro y se concentraron en los accesos a Smedérevo. Pronto arribaron a este mismo sitio cinco lanchas dragaminas.

El puerto de Smedérevo, ubicado a cincuenta y cuatro kilómetros más abajo de Belgrado, era un poderoso nudo de la defensa enemiga que protegía a la capital de Yugoslavia por el Sureste. Aquí se concentraba una poderosa agrupación de tropas adversarias cuyo número ascendía hasta veinte mil hombres con gran número de artillería de campaña. En las afueras y en el puerto había tanques emplazados en fosas y, en la estación, un tren blindado. La guarnición de la ciudad se preparaba para una defensa prolongada.

En la situación creada no sólo era importante tomar Smedérevo, sino también impedir que saliera de aquí una agrupación grande de tropas enemigas que podrían reforzar la guarnición de Belgrado.

El jefe del 57 ejército propuso al mando de la flotilla del Danubio que hiciera un desembarco en el flanco adyacente al río de la defensa enemiga para cortar el camino que unía Smedérevo con Grotska y Belgrado.

El jefe de la flotilla decidió realizar el desembarco en la zona de Smedérevo la noche del 16 de octubre. Al mismo tiempo, el jefe de la brigada de lanchas blindadas envió el 1er grupo de la Guardia a Belgrado.

A la hora señalada, seis lanchas blindadas con destacamentos de desembarco se abrieron paso por el Danubio arriba, pese al poderoso fuego de la artillería y morteros enemigos, realizaron el desembarco aproximadamente a un kilómetro de Smedérevo. El fuego de las lanchas blindadas ayudó a las fuerzas desembarcadas a fortificarse en la orilla y,

después, a interceptar la carretera, con lo cual cortaban la retirada a las tropas enemigas. Todos los intentos del adversario de expulsar a los desembarcados fueron inútiles. Después del asalto a la ciudad por las tropas soviéticas, su guarnición depuso las armas.

Del 18 al 20 de octubre se desarrollaron tenaces combates en el propio Belgrado. A las tropas del 57 ejército, del 4° cuerpo mecanizado de la Guardia y a las divisiones yugoslavas que asaltaban Belgrado prestaron apoyo artillero las lanchas blindadas del grupo de la Guardia y el destacamento de artillería costera que protegía a la flotilla del Danubio. Poco después, el enemigo fue aquí derrotado. Y no eran pequeñas las fuerzas de los hitlerianos en esta dirección, más de veinte divisiones.

Después de la liberación de Belgrado y de toda Yugoslavia, comenzó la reagrupación de las tropas del 2° y del 3er Frentes Ucranianos, preparándose para la operación de Budapest. La flotilla del Danubio tomó aquí una parte muy activa. Realizaba el traspaso y el transporte de las tropas. Tan sólo del 18 al 25 de octubre, en el sector de Dubrovitsa-Grotska pasó a la orilla izquierda del Danubio más de dieciocho mil quinientos hombres, cuatrocientos cañones y morteros y, cerca de Belgrado, transbordó todo el 44 cuerpo mecanizado de la Guardia y el Primer ejército búlgaro; desde Belgrado a Novi Sad también transportó no pocas fuerzas, vehículos y cargamentos.

En el curso de la operación de Budapest, que terminó el 13 de febrero de 1945 con la liberación de la capital húngara y la completa derrota de la agrupación enemiga, la flotilla del Danubio cumplió una serie de misiones importantes, prestando gran ayuda a las tropas soviéticas. Pero cuando más se distinguió fue en su último salto, en la operación de Viena. El 20 de marzo, bajo un fuego encarnizado, los buques se abrieron paso Danubio arriba y desembarcaron un batallón de infantería de marina cerca de Tat, en la retaguardia del enemigo. Las fuerzas desembarcadas pasaron situaciones duras. En cuatro días tuvieron que rechazar dieciocho ataques enemigos, pero mantuvieron con firmeza las líneas conquistadas hasta que llegaron allí las fuerzas terrestres soviéticas.

El 13 de abril, Viena quedó liberada de fascistas. Por su participación en esta operación, la flotilla del Danubio recibió la Orden de Kutúzov de II grado. No era su primera condecoración. Por sus exitosas acciones en el curso de las operaciones ofensivas en el ala Sur del frente soviético-alemán, la flotilla del Danubio fue distinguida once veces en las órdenes del Jefe Supremo y recibió las órdenes de la Bandera Roja, de Najímov de I grado y de Kutuzov de II grado. Más de siete mil marinos recibieron altas condecoraciones del Gobierno.

¡A BERLIN!

Las tropas soviéticas se acercaban a Berlín, aunque los combates adquirían a veces un carácter sumamente encarnizado. Hitler y sus secuaces, presintiendo su inevitable bancarrota, no escatimaban vidas de soldados con tal de prolongar su existencia aunque sólo fuera unos días más. Consideraban como un "milagro" el rápido avance de las tropas soviéticas a Occidente. Pero era la culminación lógica de todos los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial. Triunfaba el régimen social más avanzado en la historia de la humanidad, la ideología de mayor vitalidad, la ideología socialista. El Reich fascista pagaba por sus crímenes cometidos en los pueblos de Europa.

La situación en las direcciones costeras en aquella primavera estaba determinada por la ofensiva de las tropas soviéticas en la Prusia Oriental y en Pomerania. Por decisión del GCG, las tropas del 2° Frente Bielorruso, con su maniobra envolvente en dirección a Marienburgo y, las unidades del 3er Frente Bielorruso, con un golpe frontal a Königsberg, en cooperación con las tropas del 2° Frente del Báltico y la flota del Báltico, debían cortar a la agrupación enemiga de Prusia Oriental, dividirla y aniquilarla por partes. Al mismo tiempo, se planeaba la derrota de la agrupación enemiga de Dantzig-Gdynia.

No fue casual que en la conferencia de Yalta, Churchill intentara que Stalin le dijera cuándo tomarían Dantzig las

tropas soviéticas. En este puerto del Báltico se hallaban entonces muchos submarinos alemanes sin terminar de construir o ya listos. Y precisamente los submarinos inquietaban más que nada al Gobierno británico. Churchill reconocía que en el difícil período de la lucha por el Atlántico, nada le intranquilizaba tanto como la amenaza por parte de la flota submarina alemana. Por eso le preocupaba la toma de Dantzig.

Para este puerto los días estaban ya contados: llegaban hasta la ciudad las descargas de los cañones soviéticos y las "katiushas". Comenzó una fuga precipitada del enemigo. Más de seis mil hitlerianos, cerca de la mitad de los cuales eran, por así decirlo, la flor y nata de la flota submarina alemana, embarcaron en el buque de línea "Wilhelm Gustloff". El servicio de protección en el mar debía garantizar la seguridad de la travesía del buque desde Dantzig a Kiel. Entretanto el submarino soviético "C-13" ya esperaba al convoy.

Se había desatado una furiosa tormenta en el mar. La temperatura se mantenía en siete grados bajo cero. La torreta del submarino, las antenas y el periscopio se cubrían rápidamente de hielo. Y el jefe de la nave se hallaba desde hacía tiempo en el puente.

Oculto en las tinieblas, el submarino continuaba la búsqueda. Pasaron más de dos horas. La tormenta no amainaba. De pronto se dibujó la silueta de un buque de gran tamaño. Iba con escolta. Era el "Wilhelm Gustloff".

Una hora antes de media noche, el "C-13" atacó al buque enemigo. Varios torpedos, uno tras otro, se lanzaron hacia él. Después de una gran explosión el buque de línea se fue a pique.

El perecimiento del "Wilhelm Gustloff" descorazonó a los fascistas. En Alemania se declaró un luto de tres días. Hitler ordenó furioso el fusilamiento del jefe del convoy.

El hundimiento del "Wilhelm Gustloff" fue un considerable acontecimiento, incluso en los marcos de las grandes victorias de aquellos días.

Según lo que cuenta uno de los oficiales hitlerianos que se encontraba a bordo del buque y quedó con vida, fue ésta la más grande catástrofe de la historia de la navegación, a consecuencia de la cual sucumbieron más de 5 mil personas.

El éxito del "C-13" no fue el último.

Cuando regresaba a su base, el 9 de febrero de 1945, torpedeó otro gran transporte del enemigo, el "General Steuben", a borde del cual se hallaban tres mil seiscientos soldados y oficiales hitlerianos. De esta forma, en un sólo raid, la tripulación del submarino comandado por el capitán de corbeta A. Marinesko, destruyó ocho mil hitlerianos. ¡Una división integral! ¡Y qué división! Oficiales seleccionados, especialistas excelentes del arte submarino, hombres de las SS.

La flota del Báltico, junto con las tropas terrestres, liberaba las costas del Mar Báltico. Después de que nuestras unidades tomaron Dantzig y, más tarde, Pillau, en manos de los hitlerianos sólo quedaba Libava, gran puerto, a través del cual se suministraba a la agrupación alemana cercada en Curlandia. Al principio, los hitlerianos enviaban por Libava refuerzos; después comenzaron a evacuar por ese puerto tropas y equipos militares diversos. Ante los marinos del Báltico se planteó la tarea de impedir por todos los medios tales transportes.

El mando de la flota se guiaba por la directiva del GCG, donde se decía: "La zona operativa de la flota es todo el Mar Báltico, incluso hasta los estrechos". A continuación la directiva agregaba que la flota debía "contribuir, empleando su aviación y fuego artillero, con las tropas de la ofensiva que avanzaban a lo largo del litoral". La flota debía también "realizar desembarcos, continuar destruyendo en el Mar Báltico los buques de combate y de transporte del enemigo". Por entonces el 3er Frente Bielorruso se preparaba para la operación de aniquilamiento de la agrupación hitleriana de Königsberg. La flota del Báltico tenía que participar directamente en esta operación.

El Estado Mayor de campaña estaba ubicado en Palanga. No fue casual que se eligiera para ello este pequeño poblado balneario al oeste de Libava (Liepaya). Por esta zona pasaban las comunicaciones marítimas de la agrupación hitleriana de Curlandia. Precisamente aquí, a contadas millas de la costa, las lanchas torpederas y los submarinos soviéticos asestaban sus golpes contra los convoyes enemigos. Desde los aeródromos, situados a poca distancia, la aviación de la flota

bombardeaba los puertos donde se concentraban los transportes alemanes.

El comandante general de la flota estimaba con acierto que entonces, el lugar más vulnerable del enemigo eran sus comunicaciones marítimas, de las cuales, en esencia, dependía la suerte de la agrupación cercada de Curlandia.

Se decidió emplear más ampliamente la aviación de la flota para golpear las comunicaciones enemigas. Esta, junto con los submarinos y las lanchas torpederas, debían atacar los convoyes por todo su recorrido, desde el punto de partida hasta el de arribo. Se decidió también asestar golpes aéreos masivos sobre el puerto Libava cuando todavía se formaba el convoy. Y no era difícil establecer ese momento; incluso desde aquí, desde Palanga, se veía el movimiento de los buques en esta zona. Daban ganas de lanzar inmediatamente hacia allí una escuadrilla de bombarderos-torpederos. Pero esto era todavía arriesgado. Libava estaba fuertemente cubierta por la aviación de caza, y las incursiones con pequeños grupos de aviones sólo ocasionarían bajas innecesarias. El mando de la flota recibió la indicación de preparar poderosos golpes aéreos contra el puerto.

Todavía resultaba improcedente emplear grandes buques de superficie en las comunicaciones enemigas. El peligro de minas continuaba siendo demasiado grande. Además se necesitarían muchos cazas para cubrir desde el aire a los buques de superficie en el largo recorrido hasta el lugar de las acciones combativas. Y resultaba más racional enviarlos para asegurar las acciones combativas de la aviación de bombardeo en interés del frente y para los golpes sobre Libava. Los cazas también eran necesarios para cubrir los desembarcos, sobre los cuales insistía el mando del frente.

En general, la aviación de la flota actuaba con suma tensión. Prestaba una gran ayuda a las tropas terrestres. Casi diariamente partían grupos de aviones en busca de transportes enemigos para destruirlos en el mar. Como resultado, desde el 13 de enero hasta el 25 de abril de 1945 se hundieron en el mar y en los puertos veinte transportes y cuarenta y siete embarcaciones diversas, incluido un crucero, un torpedero y siete buques patrulleros.

Si por el número de buques de superficie que actuaban en esta zona los alemanes nos superaban, en cuanto a las fuerzas aéreas, la flota del Báltico tenía el doble más que el enemigo. Se advertía, ciertamente, alguna insuficiencia de aviación de choque. Por eso nos dirigimos al jefe del Estado Mayor General pidiendo que reforzara nuestras fuerzas aéreas con tres divisiones de bombarderos "Tu-4", "Pe-2" e "Il-4" y una división de cazas.

Comoquiera que a comienzos de 1945 los principales acontecimientos se desarrollaban en la parte sur del Báltico, a finales del mes de marzo se creó la zona naval defensiva del Suroeste. Le encomendaron la misión de coadyuvar con las tropas soviéticas en los flancos costeros y la de interrumpir las comunicaciones enemigas en la bahía de Dantzig.

En la costa del Báltico, la artillería ferroviaria de la marina actuaba excelentemente. Contribuyó notablemente a la liberación de Memel (Kláipeda). Dos grupos ferroviarios ayudaron con su fuego a las tropas soviéticas en el rechazo de los contraataques enemigos, bombardearon los buques y los puertos fascistas, aseguraron los traslados de tropas a la lengua de tierra de Kurish-Nerung y obstaculizaron la evacuación de las unidades enemigas por mar.

Junto a Leningrado ya nos habíamos convencido de la fuerza que representan los cañones navales de largo alcance instalados en plataformas metálicas de ferrocarril. Tienen grandes posibilidades de maniobra, necesitando sólo de la vía férrea. Las baterías ferroviarias tenían más alcance de tiro que los cañones del ejército. Podían acercarse rápidamente a la línea del frente y asestar golpes allí donde más falta hacía en interés de las tropas en ofensiva. Subrayo, en seguida, que las baterías navales ferroviarias se incorporaban a la cooperación con los frentes terrestres en todas las direcciones costeras.

En los días de la operación de Prusia Oriental, la artillería ferroviaria se empleó con especial actividad. Pasaron al Báltico cinco grupos y tres baterías independientes de la brigada de artillería ferroviaria naval Krasnosélskaya de la Guardia, compuesta por cuarenta y siete cañones de 130 y 180 milímetros de calibre. Junto a Königsberg, primero, y

en Pillau, después, se desplegaron cuatro grupos artilleros y una batería independiente. Entre sus misiones figuraba obstaculizar el movimiento de buques enemigos en el canal de Königsberg, bombardear el nudo ferroviario y el puerto, destruir los objetivos más importantes y prestar apoyo a las tropas en la ruptura de la defensa enemiga en los accesos a Königsberg.

El 9 de abril de 1945, Königsberg se rindió. La artillería naval comenzó a actuar con las tropas del 3er Frente Bielorruso en la ruptura de las fortificaciones defensivas en los accesos a Frishausend y en la toma del puerto de Pillau. Figuran en su haber buques enemigos hundidos y averiados, baterías neutralizadas y puntos de apoyo y de mando destruidos.

A principios de marzo se asestó otro golpe demoledor sobre las tropas fascistas en la costa del Báltico. Las tropas de los Frentes 1° y 2° Bielorrusos, al realizar la idea estratégica del GCG, dividieron la agrupación alemana "Wistula", saliendo al mar en la zona de Kolberg. Para enderezar la situación, el mando germano-fascista emprendió el traslado a este lugar de una parte de las tropas de la agrupación de Curlandia. El 21 de marzo, salió de Libava un convoy compuesto por cinco transportes escoltados por buques patrulleros y dragaminas, que también llevaban a bordo tropas y medios técnicos. La exploración aérea del Báltico descubrió los buques enemigos. Inmediatamente voló allí un grupo de la aviación de choque. Se sometió al enemigo a torpedeos, bombardeos y asaltos aéreos durante dos días. En consecuencia se hundieron cuatro transportes y dos buques patrulleros.

La aviación de nuestra flota luchaba con éxito en las comunicaciones enemigas. Desde enero hasta mayo de 1945, hundió un total de ciento cincuenta y ocho buques grandes y pequeños y averió veintinueve.

Los pilotos del Báltico, que en los primeros días de la guerra bombardearon Berlín, se batían con el mismo heroísmo cuando las acciones combativas se acercaban a la capital fascista.

Las tropas soviéticas combatían ya en las calles de la capital, en Berlín, lejos del mar. Pero allí también se batían

los marinos. F. Bókov, ex miembro del Consejo Militar del 5° ejército de choque, recuerda cómo se asombraron los combatientes de infantería cuando vieron en Berlín a los marinos soviéticos y sus pequeños buques.

– ¿De dónde habéis salido?

– ¡Del Dniéper! –respondieron sonriendo los marinos. Sus lanchas aquí venían al pelo; ayudaban a los infantes a cruzar el canal.

Los marinos dijeron que venían del Dniéper. Tenían razón. Era un destacamento de lanchas y semihidros de la flotilla del Dniéper. Recordemos que fue formada en julio de 1940. Entonces se llamaba flotilla de Pinsk (en esta ciudad estaba su base principal). La flotilla se batió, junto a las tropas soviéticas, en Bielorrusia, Ucrania y cuando el Dniéper quedó en retaguardia enemiga, los marinos volaron sus naves y comenzaron a batirse en tierra. La flotilla se reorganizó en el otoño de 1943, cuando las tropas soviéticas llegaron de nuevo al Dniéper. Una parte de los buques los remitieron del Volga; la otra, la recibieron directamente de los astilleros. En cuanto se abrió la navegación en marzo de 1944, la 1ª brigada de buques fluviales comenzó a operar en los ríos Pripiat y Ptich; la 2ª brigada de buques fluviales se desplegó en Bereziná. Los marinos de la flotilla cubrían con el fuego de su artillería los flancos de las tropas terrestres que se apoyaban en el río, realizaban desembarcos, ayudaban a forzar los obstáculos fluviales y participaban en el paso de tropas y medios técnicos.

Por sus exitosas acciones en la liberación de Pinsk y en la operación de Bobruisk, la flotilla del Dniéper fue condecorada, por Decreto del Presídium del Soviet Supremo de la URSS, con la Orden de la Bandera Roja. Diez participantes en los desembarcos fueron galardonados con el título de Héroe de la Unión Soviética.

A comienzos de la operación de Berlín, la flotilla del Dniéper había realizado ya una difícil travesía de más de quinientos kilómetros por ríos y canales y se había tomado base en el Oder. Sus buques participaron en la operación de forzar esta línea fluvial, cubriendo con su fuego el paso del río.

Tan sólo el 16 de abril, las lanchas cañoneras, las lanchas blindadas y las baterías flotantes de la flotilla del Dniéper destruyeron diecisiete baterías de artillería y morteros, diez cañones, veintisiete abrigos blindados y nidos de ametralladoras. Y cuando el combate se trasladó a Berlín, la flotilla envió parte de sus buques al río Spree en ayuda del cuerpo de infantería que llevaba su ofensiva por el flanco izquierdo del 5° ejército.

El jefe del cuerpo señaló a los marinos la necesidad de asegurar un paso rápido de las pequeñas unidades de la primera ola de asalto. Bajo un fuerte fuego, los buques con las fuerzas de desembarco se lanzaron a la orilla enemiga. Era la noche del 22 de abril. Al amanecer, los buques comenzaron a transportar a la cabeza de puente tomada las fuerzas principales de las unidades de las tropas terrestres. Los marinos estaban siempre dispuestos a prestar ayuda a sus compañeros de combate.

La 3ª brigada de barcos fluviales cooperó del 16 al 24 de abril con las unidades del 33 ejército en la zona de Furstenberg. Dos compañías de infantería de marina que vinieron con la brigada ocuparon, junto con las tropas del ejército, este poblado y, después, las lanchas blindadas avanzaron por el canal Oder–Spree hacia Berlín.

El 22 de abril, los buques de la flotilla llegaron a la entrada del canal Alte-Oder. Las lanchas blindadas de la 2ª brigada, actuando con el 61 ejército, irrumpieron el 27 de abril hacia Schwedt, y comenzaron el paso de la división de infantería. Ese mismo día, las fuerzas transportadas por la 1ª brigada, que había penetrado en el canal Alte-Oder, hizo un desembarco de trescientos hombres en la zona de Hoentsillern. Al término del 27 de abril, el territorio comprendido entre el Schwedt y el canal Hoentsiller estaba ya limpio de enemigos.

El 61 ejército perseguía impetuosamente a los hitlerianos que huían hacia el Occidente, y las brigadas 1ª y 2ª de barcos fluviales se dirigían a Berlín por el canal.

De esta forma fue cómo los marinos aparecieron junto a los muros de Berlín en los días de la batalla decisiva de la Gran Guerra Patria.

Por sus exitosas acciones en la dirección de Berlín, la flotilla, Bandera Roja, del Dniéper fue condecorada con la Orden Ushakov de Primer Grado.

A finales de abril, hasta los más empedernidos fanáticos fascistas habían perdido toda esperanza. Y los cabecillas buscaban una salida de la situación crítica. Y salida no había más que una: firmar la capitulación incondicional; pero a los herederos de Hitler esto no les seducía.

El 2 de mayo, el general hitleriano Doenitz dirigió al mariscal de campo inglés Montgomery un grupo de oficiales encabezado por el general almirante Frideburg con la proposición de aceptar la capitulación de la Marina alemana. Montgomery aceptó la proposición y, el 4 de mayo, ordenó suspender las acciones de la aviación inglesa contra la flota alemana. Al mismo tiempo, los ingleses dejaron de obstaculizar a los alemanes la retirada de sus tropas de la costa.

Montgomery autorizó no oficialmente que continuara esta evacuación, que se prolongó hasta el 9 de mayo, cuando entró en vigor el documento de capitulación incondicional. Fue la *evacuación más masiva de toda la guerra* –escribe el historiador inglés S. Morison en el libro *La batalla por el Atlántico se ha ganado*. Como resultado de ello, los hitlerianos evacuaron de Oriente por mar, hasta el 9 de mayo, a la zona inglesa más de dos millones de hombres.

Con esa autorización, los ingleses no sólo violaron su deber de aliados, sino que, de hecho, apoyaron a los elementos fascistas supervivientes en su lucha contra la Unión Soviética.

Doenitz ordenó el cese de las acciones de la Marina alemana contra los ingleses y los norteamericanos. En el radiograma no se hacía mención alguna de la flota soviética, y cada jefe de buque alemán comprendió que la guerra contra los rusos continuaba.

En este caso, Montgomery era, por lo visto, tan sólo el ejecutor de la voluntad de los círculos políticos más influyentes de Inglaterra. El, de por sí, no es probable que se atreviera a ordenar un acuerdo por separado con el mando de las fuerzas militares navales alemanas antes de que se firmara la capitulación incondicional de Alemania.

Los hitlerianos, percibiendo la actitud complaciente de los ingleses, se entregaron gustosamente a ellos. Más aún, les pedían que enviaran a la isla Bornholm un desembarco aéreo inglés antes de que aparecieran allí las tropas rusas.

El 7 de mayo, Doenitz ordenó a todos los buques y otras embarcaciones situadas en el Mar Báltico que abandonaran los puertos y bases amenazados por las tropas soviéticas antes de la hora cero del 9 de mayo. Y en estos dos días, el mando fascista debía forzar la evacuación de las tropas y la población a la zona ocupada por los ingleses; se había previsto la destrucción de los barcos y medios flotantes que no estuvieran en condiciones, por diferentes causas, de trasladarse a los puertos occidentales.

Pero no era solamente eso. La flota alemana continuaba las acciones combativas contra las fuerzas armadas soviéticas incluso hasta que se formó el Acto de Capitulación. Así es cómo a las 6.00 del 9 de mayo, los destructores alemanes abrieron fuego contra nuestros aviones que exigían el regreso de los buques a los puertos orientales. De la misma forma, el 9 de mayo, en la zona de la isla Bornholm, se disparó contra las lanchas torpederas soviéticas desde los transportes alemanes.

En la etapa final de la guerra, los marinos de la flota del Báltico debían realizar un desembarco en la isla Bornholm. Esta operación se debía a que allí se concentraban aproximadamente hasta treinta mil hitlerianos. Los posteriores acontecimientos confirmaron la conveniencia y la oportunidad de tal operación. Resulta que los alemanes recibieron la orden de entregarse exclusivamente a los ingleses en el momento en que sus aviones aterrizaran en la isla.

El 9 de mayo, el mando de la flota del Báltico exigió por radio a la guarnición de la isla que capitularan. Los hitlerianos se negaron a hacerlo. Entonces, la aviación de la flota asestó un golpe sobre los lugares donde estaban las bases de las tropas alemanas y sus barcos. Al mismo tiempo, un destacamento de lanchas soviéticas recibía la orden de desembarcar en Bornholm una compañía de infantería, lo que se cumplió: en el puerto Ronne salió a la costa un centenar de nuestros combatientes. En comparación con los alema-

nes, eran un pequeño puñado. Pero los enemigos sabían que detrás de estos soldados estaba la potencia de todo el Ejército Soviético. Todo esto ocurrió –lo repito– después de firmada la capitulación incondicional de la Alemania fascista. Al mando de la guarnición no le quedaba otra cosa que comenzar a formalizar la capitulación de su agrupación. Sin embargo, en esos mismos minutos, una parte de la guarnición intentó embarcar y huir a Suecia. Lanchas torpederas y submarinos les salieron al paso. Nuestros marinos, cuando alcanzaron a los fugitivos, les ordenaron regresar inmediatamente a Bornholm. Los fascistas, en la mayoría de los casos, respondían con fuego. En esa situación, los jefes de los buques soviéticos no podían hacer más que poner también en juego sus armas. Así es que los combates en el Báltico continuaron incluso después de haberse firmado el acta de capitulación de Alemania.

Tampoco en la flota del Norte cesaban las acciones combativas. Los submarinos fascistas que sobrevivieron intentaban aún atacar a los convoyes soviéticos. Recuerdo una conversación telefónica mantenida por mí con el comandante general de la flota ya a mediados de mayo de 1945.

– Nosotros continuamos combatiendo –me informaba–. Ayer hemos vuelto a descubrir un submarino alemán.

¡Qué le vas a hacer! Ha dejado ya de oírse la mayor salva –de mil cañones– en honor al Día de la Victoria, y sin embargo, hay que seguir teniendo en cuenta el peligro en el mar.

* * *

En la guerra contra la Alemania fascista y sus aliados, la Marina de Guerra soviética ejerció una influencia muy sustancial en todo el curso de la lucha armada, cooperando activamente con las tropas terrestres; resolviendo misiones independientes en los mares Negro, Báltico y de Barents y en la lucha contra las fuerzas navales del enemigo. El carácter de su empleo se determinaba, de un lado, por el curso de la lucha armada en el frente terrestre y, de otro, por las acciones de las fuerzas navales del enemigo en nuestros tea-

tros. El empleo operativo-estratégico de la Marina de Guerra soviética iba dirigido a contribuir a las tropas terrestres, que resolvían la misión principal: la derrota de las tropas hitlerianas en el continente europeo. En el período de la defensa estratégica cerca de 400.000 marinos soviéticos pasaron a formar grandes unidades de tropas terrestres. Esta medida ayudó a la rápida formación de las reservas de las tropas terrestres.

La segunda esfera del empleo de la Marina en la guerra fue la lucha en las comunicaciones marítimas con objeto de asegurar los transportes militares y económicos (de los propios y de los aliados) y crear dificultades en esto al enemigo.

En su conjunto, la Marina de Guerra soviética resolvió con éxito –en el marco de una estrategia militar estatal única– sus misiones en las direcciones costeras y en los mares próximos.

LOS MARINOS DEL OCEANO PACIFICO TAMBIEN DEJARON OIR SU PALABRA

No obstante las memorables lecciones del lago de Jasán en 1938 y en Jaljin Gol en 1939, el Gobierno militarista de Japón sólo esperaba una oportunidad para reanudar las acciones militares, ahora junto con Alemania, contra la URSS.

En sus planes agresivos, los imperialistas japoneses aspiraban a adueñarse de todo el Extremo Oriente soviético, junto con Siberia, y también de Kamchatka (se proponían crear en la bahía Avachinskaya de Petropávlovsk la base principal septentrional de la flota japonesa en el Océano Pacífico). Esto lo escribía sin reparo alguno la prensa japonesa. Los militaristas japoneses crearon dos cabezas de puente junto a la frontera con la URSS: en Manchuria y en las Kuriles y Sajalín. Tras ocupar Manchuria, transportaron allí el ejército seleccionado de Kwantung y, en el verano de 1941 habían reunido ya hasta un millón de hombres. Por añadidura, reforzaron este ejército con tropas del Estado marioneta de Manchukuo, ciento ochenta mil hombres, y las tropas del príncipe mongol De-Van, doce mil hombres. Además, los

japoneses podían enviar en cualquier momento a Manchuria las tropas que tenían en China del Norte, que sumaban también cerca de un millón de hombres. En la misma metrópoli, los japoneses tenían reservas de fuerzas en cantidad de trece divisones, también listas para su traslado a Manchuria o para desembarcar en territorio soviético.

En la cabeza de puente de las Kuriles y Sajalín se encontraban cinco divisiones japonesas destinadas a realizar acciones ofensivas contra Kamchatka y el Sajalín soviético. El número de tropas japonesas en la frontera con la Unión Soviética no cambió en el curso de toda la guerra.

En septiembre de 1940 se firmó en Berlín el Pacto Tripartita entre Alemania, Japón e Italia dirigido contra la Unión Soviética.

El Gobierno soviético hizo cuanto pudo por mantener a Japón en posiciones de neutralidad. El 13 de abril de 1941 se firmó con Japón un pacto de neutralidad. El propio J. Stalin salió a la estación ferroviaria para despedir a I. Matsuoka, Ministro de Negocios Extranjeros de Japón, que firmó dicho pacto. Esto lo advirtió el mundo entero. Ni un solo ministro de negocios extranjeros había recibido tal honor.

Sin embargo, el pacto de neutralidad no podía ser garantía de que Japón, en condiciones favorables para él, dejara de intervenir al lado de Alemania. La artera cúspide militar japonesa, que prácticamente dirigía al país, era desde hacía mucho bien conocida, tanto por la guerra ruso-japonesa (1904-1905) como por la agresión de Japón a China. Por último, aún estaban frescos en la memoria los combates en el lago Jasán y en Jaljin-Gol.

El 2 de julio de 1941 se celebró en Tokio la llamada Conferencia Imperial, que examinó detalladamente la situación militar y política en Extremo Oriente en relación con la agresión de la Alemania hitleriana a la Unión Soviética. En el "Programa de política nacional" de Japón, aprobado en la conferencia se decía: Aunque nuestra actitud hacia la guerra germano-soviética se basa en el espíritu del "eje" de las tres potencias, en el momento presente no vamos a mezclarnos en ella y conservaremos una posición independiente, realizando al mismo tiempo, en secreto, la prepara-

ción militar contra la Unión Soviética... Si la guerra germano-soviética se desarrolla en una dirección favorable para Japón, éste acudirá a las fuerzas armadas, resolverá el problema del Norte y asegurará la estabilidad de su posición en esta región[1].

De acuerdo con las resoluciones de esta conferencia, el Estado Mayor General de Japón elaboró un plan de guerra contra la URSS, registrado con el nombre de "Kantokuen" (maniobras especiales del ejército de Kwantung). Para la realización de este plan, que incluía la ocupación del Extremo Oriente y parte considerable de Siberia, en el verano de 1941 se realizó una movilización. En el curso de dos meses, el número de tropas japonesas en Manchuria se duplicó y, a fines de agosto de 1941, era ya de seiscientos mil hombres[2].

Solamente el fracaso de la guerra relámpago de los hitlerianos obligó a los gobernantes japoneses a abstenerse de una agresión directa contra la URSS.

Sin embargo, a lo largo de toda la guerra de la Unión Soviética contra la Alemania fascista, Japón violó de hecho el pacto de neutralidad, manteniéndose como aliado potencial del Reich hitleriano. El 8 de diciembre de 1941, por ejemplo, el Gobierno japonés, contra el derecho internacional, declaró los estrechos de La Perouse, Sangario y de Corea sus "zonas marítimas defensivas", poniendo, de esta forma, bajo el control de sus fuerzas armadas el Mar del Japón y todas sus salidas. En diciembre de 1941, los japoneses hundieron los barcos mercantes soviéticos "Kréchet", "Svirstrói", "Perekop" y "Maikop" y capturaron los mercantes "Simferópol" y "Serguéi Lazó".

Cuando al comienzo de la guerra en Occidente, las flotas soviéticas en el Norte, el Báltico y el Mar Negro comenzaron las primeras siembras de minas y el despliegue de los buques y las unidades, surgió la cuestión: ¿Qué hacer con la flota del Extremo Oriente? La disposición combativa de los me-

---

[1] Véase *Historia de la guerra en el Océano Pacífico.* Trad. del japonés. M., Edit. de Literatura Extranjera, 1958, t. III, p. 380.

[2] Véase *Relaciones internacionales en el Extremo Oriente* (1940-1949). 2ª ed. M. Gospolitizdat, 1956, p. 142.

dios de DAA, la dislocación dispersa de los buques y el obscurecimiento de las bases excluían, por supuesto, un ataque sorpresivo de los japoneses. Pero con la enorme superioridad en fuerzas de la Marina de Guerra japonesa hubiera sido peligroso demorar las medidas preventivas.

La situación en Extremo Oriente exigía con insistencia empezar las operaciones de creación de barreras de minas. El 12 de julio comenzaron las primeras colocaciones de minas en el golfo de Pedro el Grande, junto a Vladivostok y, después, junto a otras bases navales del Extremo Oriente. Se informó a los buques de guerra y mercantes de la existencia de zonas peligrosas para la navegación. Para que los barcos extranjeros no entraran en campos minados, en la zona de Vladivostok se organizaron patrullas especiales de buques. Las aguas litorales se vijilaban constantemente desde el aire, y buques especialmente destinados destruían las minas flotantes que aparecían. Pilotos prácticos militares aseguraban a los buques mercantes la entrada sin peligros a las bases.

Cuando en diciembre de 1941 comenzó la guerra de Japón contra los EE.UU., Inglaterra y sus aliados en el Océano Pacífico, la situación en el Extremo Oriente soviético se alivió un tanto. Japón dirigió sus principales fuerzas navales al Sur.

La relativa disminución de la tensión en las proximidades de las costas soviéticas en Extremo Oriente y, principalmente, los cambios a nuestro favor operados en el frente sovieto-alemán, permitió a la flota del Océano Pacífico prestar una eficiente ayuda al frente. Miles de marinos de esta zona, formados en brigadas de marina, participaron en los combates cerca de Moscú y en otras direcciones terrestres. Los marinos de Extremo Oriente enviaban a otras flotas buques, y también jefes y marineros excelentemente preparados. En 1941 se enviaron seis submarions del Océano Pacífico a la flota del Norte. Estos tuvieron que pasar ocultamente el Océano Pacífico, por donde cursaban los submarinos japoneses en busca de los buques de guerra y transportes norteamericanos; entrar en el Ecuador, pasar el Atlántico por el Canal de Panamá, eludir las zonas de mayor actividad de los submarinos alemanes en la parte norte del océano Atlántico,

subir más arriba del Círculo Polar, hacia los 72° de latitud Norte, y, desde allí, proseguir hasta las bases de la flota del Norte. Por un acuerdo con los gobiernos de las potencias aliadas, a los submarinos soviéticos se les permitía entrar en los puertos de Datch Harbor, en las islas Aleutas, San Francisco, Panamá, Halifax en Canadá y Reykjavik para tomar combustible y provisiones y reparar lo necesario. Los submarinos viajaban por pares. El 25 de septiembre de 1942 salieron de Petropavlovsk de Kamchatka los submarinos "L-15" y "L-16". Tras ellos partieron de Vladivostok otros cuatro submarinos.

El 11 de octubre, cuando hasta San Francisco quedaban ochocientas veinte millas, en los espacios del Océano Pacífico se oyó de pronto una fuerte explosión. Sobre el submarino "L-16" se alzó una columna de agua y humo. Dos o tres minutos después desapareció bajo las aguas con toda su tripulación. Le atacó un submarino desconocido. Los señalistas del submarino "L-15" observaron dos periscopios. Los artilleros hicieron sobre ellos cinco disparos y los periscopios se ocultaron bajo las aguas.

La travesía de los submarinos resultó difícil. Había guerra y el peligro les acechaba en cualquier punto del enorme recorrido.

El primer submarino que llegó a Poliarni fue el "C-51", arribó el 24 de enero de 1943.

Los demás llegaron entre marzo y junio.

Esta fue la primera travesía tan larga de la flota submarina soviética en toda su historia. Cruzaron dos océanos –el Pacífico y el Atlántico– y nueve mares: el de Japón, de Ojótsk, de Béring, el Caribe, de los Sargazos, del Norte, de Groenlandia, de Noruega y de Barents. Cada una de las embarcaciones permaneció en el mar más de dos mil doscientas horas y dejaron atrás diecisiete mil millas.

El magnífico adiestramiento del personal de submarinos del Océano Pacífico y su fuerte deseo de batirse contra los fascistas les ayudaron a culminar con éxito la travesía.

Cuando llegaron al Norte, los submarinos se incorporaron activamente a la lucha contra los enemigos. Sus tripulaciones continuaron el conteo de acciones combativas de los

valientes marinos del Norte y hundieron buques y embarcaciones de los hitlerianos. El submarino "C-56" no tardó en ser distinguido por sus servicios combativos con el título de submarino de la Guardia y recibió la Orden de la Bandera Roja; el "C-51" también recibió la misma orden, y sus intrépidos jefes, Grigori Schedrín e Iván Kucherenko, fueron distinguidos con el título de Héroe de la Unión Soviética. Estas y otras distinciones se las ganaron los marinos del Océano Pacífico en las inclementes aguas árticas, una prueba más de la eficiente ayuda que la flota del Océano Pacífico brindó a sus hermanos del Norte.

Aunque no intervino en las acciones combativas hasta agosto de 1945, la flota del Océano Pacífico no sólo perfeccionó la maestría combativa de sus unidades y buques, sino que también realizó una considerable aportación a la victoria sobre la Alemania fascista. Además, por Vladivostok estuvieron llegando durante toda la guerra cargamentos de los EE.UU. Los marinos del Océano Pacífico protegían cuanto podían esos transportes contra las minas propias y las japonesas y, a veces, cuando surgía el peligro de un ataque de la flota japonesa, en algunos sitios incluso los escoltaban.

Japón iba demorando su intervención contra la Unión Soviética. Demoraba, pero no renunciaba al ataque. Y la URSS tuvo que mantenerse constantemente en guardia, reteniendo en Extremo Oriente fuerzas considerables.

El mando de la flota del Océano Pacífico tenía a sus unidades en elevada disposición combativa y el Estado Mayor Principal de la Marina de Guerra vigilaba con atención la situación en este enorme teatro naval. Nosotros procurábamos transmitir a esta flota la experiencia combativa obtenida en los teatros navales occidentales. El comandante general de la flota pidió que le ayudásemos con nuevos medios; pero no los teníamos, debiendo, por el contrario, obligarle a destinar parte de sus submarinos y aviones para reforzar la flota del Norte.

Cuanto más difícil se hacía la situación para la Unión Soviética en Occidente, más provocadoramente se comportaban los japoneses. Esto determinó que el Mando Supremo de la URSS mantuviera de forma permanente en Extremo

Oriente tropas en la cantidad conveniente. Por consiguiente, aunque Japón demoraba su ataque a nuestro país, su conducta agresiva era una ayuda indirecta para la Alemania fascista.

En el verano de 1945, la potencia militar y económica de Japón estaba considerablemente debilitada. Pero su gobierno, mediante una resistencia tenaz, se proponía lograr la conclusión de un tratado de paz en condiciones ventajosas para sí. Las operaciones ofensivas de las fuerzas armadas de Estados Unidos e Inglaterra en el Océano Pacífico se desarrollaban con extrema lentitud. El combate en la pequeña isla de Okinava, por ejemplo, se prolongó cerca de tres meses, aunque contra la guarnición de ochenta mil hombres que había en la isla se lanzaron más de cuatrocientos cincuenta mil soldados y oficiales norteamericanos, mil trescientos diecisiete buques y mil setecientos veintisiete aviones. Los norteamericanos perdieron aquí cuarenta y ocho mil hombres entre muertos, heridos y desaparecidos, treinta y cuatro buques y setecientos sesenta y tres aviones; trescientos sesenta y ocho buques quedaron averiados. Tal curso de los combates no auguraba el próximo fin de la guerra. No es casual que tanto en la Conferencia de Potsdam como en la de Yalta, los aliados insistieran en la rápida entrada de la URSS en la guerra contra el Japón.

En la Conferencia de Potsdam tampoco se citó fecha y hora exactas del comienzo de nuestra intervención. Pero yo sabía que los preparativos se realizaban a toda marcha y que la guerra en Extremo Oriente comenzaría en la primera mitad de agosto.

El 8 de agosto de 1945 se anunció por radio la decisión del Gobierno soviético de entrar en la guerra contra Japón. La Unión Soviética perseguía objetivos generosos y justos: liquidar el último foco de agresión y acelerar el final de la Segunda Guerra Mundial, expulsar a los ocupantes japoneses de Manchuria y Corea y, con ello, ayudar a los pueblos chino y coreano en su lucha liberadora contra la esclavización imperialista, y también devolver al País soviético las tierras, siempre, rusas de las islas Yuzhni Sajalín y Kuriles.

El plan del GCG del Mando Supremo comprendía una impetuosa ofensiva simultánea en tres direcciones: de Primorie, de la zona de Jabárovsk y del lado de Transbaikal, con el fin de dividir y aniquilar por partes al ejército de Kwantung.

Al mariscal A. Vasilievski se le encargó la dirección de toda la campaña. En la frontera occidental de Manchuria se desplegó el Frente de Transbaikal; en la frontera noreste, el 2° Frente del Extremo Oriente y, al Este, apoyándose con sus flancos en el Mar del Japón, estaban concentradas las tropas del 1er Frente del Extremo Oriente. La flota del Océano Pacífico y la flotilla del Amur se pusieron en completa disposición combativa.

En la noche del 8 al 9 de agosto empezaron las acciones combativas. Las tropas soviéticas comenzaron su avance simultáneo atacando en las tres direcciones. Vencieron un terreno difícilmente transitable, muy accidentado de elevadas cordilleras. La batalla se desplegó en un frente que se extendía a cinco mil kilómetros.

Los marinos de Extremo Oriente se incorporaron inmediatamente a las acciones combativas.

Por entonces, la flota del Océano Pacífico contaba con dos cruceros, un líder destructor y ocho destructores, setenta y ocho submarinos, doscientas cuatro lanchas torpederas, buques de desembarco, dragaminas y otras naves. Las fuerzas aéreas de la flota del Océano Pacífico tenían más de mil quinientos aviones. En agosto de 1945, la Marina de Guerra de Japón tenía hasta quinientos buques de combate. Aunque sus fuerzas fundamentales estaban entretenidas en la lucha contra las fuerzas navales de los EE.UU., no se podía olvidar que los japoneses contaban con la posibilidad de trasladar rápidamente sus buques al Mar del Japón.

Antes de comenzar la guerra de la URSS contra Japón ya se habían determinado las zonas de acción de las fuerzas navales, aéreas y terrestres de la Unión Soviética y los EE.UU.

La flota del Océano Pacífico tenía que realizar, en los primeros días de la guerra, una serie de desembarcos en la península de Corea. Además, sobre la flota y la flotilla del

Océano Pacífico del Norte recaían las misiones de la defensa en toda la costa y la de interrumpir las comunicaciones del enemigo. Los puertos más próximos del continente, por los cuales podían llegar los cargamentos y las tropas al ejército de Kwantung eran Yuki, Rasin y Seisin. La flota se preparó para desembarcar precisamente en estos lugares. Según la exploración, los puertos estaban protegidos por una fuerte artillería costera. El puerto de Seisin era considerado como el más fortificado; allí se hallaba una guarnición de hasta cuatro mil hombres con una defensa costera poderosa.

Divisiones de aviones de picado y de asalto se designaron para apoyar los desembarcos soviéticos. Al mismo tiempo que se realizaban los ataques aéreos a los puertos, las lanchas torpederas debían asestar el golpe contra ellos.

Los primeros ataques desde el aire y el mar fueron audaces y acertados. El 11 de agosto ya se había logrado una situación favorable para el desembarco en los puertos de Yuki y Rasin, lo cual se realizó durante dos días, pese al mal tiempo. La ocupación de estos puertos permitió iniciar los combates por el de Seisin. Para ello se requerían fuerzas más numerosas. El desembarco se compuso de una división de infantería, una brigada y un batallón de infantería de marina de la flota del Océano Pacífico.

Los combates por Seisin fueron sumamente duros. Los japoneses lanzaban sin cesar refuerzos al combate. El primer escalón tuvo que rechazar en una sola noche (del 14 al 15 de agosto) catorce ataques del enemigo.

No obstante la fanática resistencia del enemigo, el 16 de agosto, las unidades de desembarco de la flota y la división de infantería perteneciente al grupo operativo de Chugüev, lograron dominar la base naval de Seisin.

Después de liberar Yuki, Rasin y Seisin se hizo posible organizar la defensa de estos puertos, para que sirvieran de base a los buques soviéticos.

Al día siguiente, volé a Vladivostok.

En el puesto de mando del buque insignia de la flota del Océano Pacífico me dieron a conocer los detalles de los combates por Seisin y el plan del gran desembarco que se pre-

paraba para Guensán. Por entonces, la flotilla del Océano Pacífico del Norte ya había iniciado la lucha por las islas Kuriles y la parte sur de Sajalín.

Las operaciones marchaban según el plan. En algunos sitios, los japoneses continuaban ofreciendo tenaz resistencia. Nuestros desvelos por que los marinos del Océano Pacífico asimilaran la experiencia de guerra de las otras flotas quedaron justificados. Ahora había aquí no pocos jefes que habían participado en los combates del Mar Negro, el Báltico y el del Norte.

En general, las cosas marchaban bien. La victoria sobre la Alemania fascista parecía haber impulsado a los combatientes de Extremo Oriente y los marinos del Océano Pacífico a lograr un triunfo rápido. La moral de las tropas soviéticas era elevada. Los obstáculos no podían detener su entusiasmo.

La idea de la operación para liberar las islas de la parte septentrional de la cadena de las Kuriles consistía en un desembarco naval sorpresivo en la parte nordeste de la isla Shumshú, a fin de asestar el golpe principal en la dirección a la base naval de Kataoka, dominar la isla y, empleándola como cabeza de puente, ocupar posteriormente las islas Paramushir y Onekotán.

En los días en que los marinos del Océano Pacífico realizaban estas operaciones, cuatro brigadas de buques fluviales y dos brigadas de lanchas blindadas de la flotilla del Amur –más de doscientos banderines– participaron activamente en la derrota del Japón militarista. Se distinguieron especialmente los monitores de la flotilla. Estas naves pequeñas, pero de construcción extraordinariamente feliz, resultaron las más acertadas para la estrecha cooperación con las tropas terrestres. Penetraban en la profunda retaguardia del enemigo, aseguraban los transbordos, realizaban desembarcos y les prestaban apoyo de fuego.

En vísperas de las acciones combativas contra el ejército de Kwantung, la flotilla se reforzó con nuevas excelentes lanchas blindadas, y sus tripulaciones y jefes habían acumulado ya suficiente experiencia en los combates en el Dniéper, el Danubio y el Volga.

Las fuerzas principales de la flotilla comenzaron las acciones combativas en el rio Sungari. Después de prestar ayuda a las tropas en la toma de las ciudades de Tsziamusa y Sansín, la flotilla avanzó hacia Jarbín, que fue tomado el 20 de agosto. Y antes de esta ofensiva, la flotilla estuvo casi una semana ayudando a forzar el Amur a las tropas de los ejércitos 15 y 2°. Realizó desembarcos al tomar la ciudad de Sajalián y transportó fuerzas desde Blagovéschensk a Sajalián. Cuando esta ciudad fue ocupada, comenzó el desembarco en el sector fortificado de Aijguntsún, donde el enemigo tenía una fuerte defensa. Aquí, por orden del comandante general del 2° ejército, se trasladaron el monitor "Activni", la lancha cañonera "Krásnaya zvezdá" y un destacamento de lanchas blindadas con equipos reactivos para apoyar con su fuego a las tropas. Les ayudaron a tomar la ciudad de Tsike. En consecuencia, se limpió de enemigos toda la orilla derecha del curso alto y medio del Amur, liberándose con ello la navegación de los buques soviéticos. Así es como se crearon las cabezas de puente para la ulterior ofensiva de las unidades terrestres. En una palabra, la flotilla contribuyó a la ruptura de la defensa enemiga, a ocupar las ciudades, a cooperar con las tropas en la liquidación de las agrupaciones de las fuerzas japonesas cercadas y a realizar desembarcos.

Me detendré en una operación más de la flotilla. Cuando abandonó Tuntsián, el enemigo se retiró por la carretera de Tuntsián-Futszín y, después, por el río Sungari arriba. Futszín era una importante base terrestre y fluvial de los japoneses. El 11 de agosto, los monitores "Lenin" y "Sun-Yat-Sen" y las lanchas blindadas se lanzaron río arriba. A bordo de los buques iban dos batallones y una compañía de asalto de infantería de marina. Cuando habían recorrido quince o veinte kilómetros, el monitor "Lenin" desembarcó en la orilla uno de los batallones, que comenzó a avanzar paralelo al río directamente hacia Futszín. Después, los buques irrumpieron en la rada de Futszín bajo el fuego enemigo y efectuaron el desembarco en los amarraderos. Al mismo tiempo, una brigada soviética de tanques penetró en la ciudad por el Norte. Futszín se ocupó con los esfuerzos conjuntos.

Nuestros buques tuvieron que navegar por Sungari arri-

ba, venciendo a veces obstáculos serios: un torrente denso y continuo de troncos y balsas lanzados por los japoneses desde el curso alto del río y las vigas caídas de los puentes ferroviarios volados. Los marinos, pese a todo, hallaban canales y avanzaban hacia los objetivos señalados. Por el camino capturaron y desarmaron a la flotilla fluvial japonesa de Sungari.

En el hecho de que durante varios días las tropas soviéticas derrotaran al ejército de Kwantung, con su millón de hombres, tuvieron también su mérito los marinos de la flotilla del Amur.

EN GUARDIA DE LAS CONQUISTAS SOCIALISTAS

Ahora que varios decenios nos separan de la terminación de la pasada guerra, los apologistas del imperialismo y los historiadores burgueses llenan montañas de pliegos haciendo estériles esfuerzos por minimizar la importancia de las Fuerzas Armadas soviéticas en la derrota del fascismo, enemigo jurado de la humanidad. Intentan incluso borrar todo lo positivo que en su tiempo decían las personalidades políticas y militares de Occidente acerca del papel del Ejército y la Marina de Guerra soviéticos, cuando, en la lucha contra el enemigo común, su actuación era evidente e incontrovertible, y cuando era imposible oponerse a los hechos. También presentan tergiversadas las acciones combativas de los marinos soviéticos.

En realidad, como el lector ha podido convencerse, durante la Gran Guerra Patria de 1941-1945, la Marina de Guerra soviética no sólo rechazó el ataque sorpresivo del enemigo, sino que también pasó a las acciones combativas resueltas en todos los teatros de guerra naval. Las acciones de las flotas se coordinaron, desde los primeros días de la contienda, con la estrategia general de las Fuerzas Armadas soviéticas. No podía ser de otro modo. Eso nos lo enseñaron a los marinos ya en el período prebélico; eso se fijó en nuestros reglamentos navales y se verificó en ejercicios grandes y pequeños.

Cuando la situación lo exigía, la Marina de Guerra –sus buques, su aviación, la defensa costera y las unidades de infantería de marina–, en estrecha cooperación con las tropas de tierra, brindaba a los frentes el apoyo que estaba a su alcance. Todas sus acciones se subordinaban a las misiones planteadas por el Mando Supremo soviético. Además de participar en las operaciones realizadas por las tropas terrestres, la Marina de Guerra efectuaba sus acciones independientes para interrumpir las comunicaciones enemigas y para defender las propias.

Durante los años bélicos, las fuerzas de la Marina de Guerra hundieron más de 1.200 buques y naves auxiliares del enemigo (incluidos 3 buques de línea, 3 cruceros, 19 destructores, 48 submarinos) y 1.300 transportes con un desplazamiento de más de 3 millones de toneladas. En esto, el peso fundamental lo soportaron los buques ligeros y los submarinos, y también la aviación naval que, durante la guerra, realizó unos 400 mil vuelos-aviones y aniquiló hasta 5.000 aviones enemigos.

En los años de la conflagración, la Marina de Guerra efectuó más de cien desembarcos navales con un total de 330 mil hombres y transportó a través de diferentes obstáculos acuáticos cerca de 10 millones de hombres y alrededor de 100 millones de toneladas de cargamento.

Las enérgicas acciones combativas de la Marina de Guerra soviética y su permanente disposición para rechazar los ataques enemigos por mar no permitieron al adversario realizar ni un solo desembarco en la costa soviética.

La Patria soviética valoró altamente la hazaña de los marinos. Todas nuestras flotas y casi todas nuestras flotillas recibieron la Orden de la Bandera Roja. Centenares de miles de marinos obtuvieron condecoraciones militares, con las que distinguieron su heroismo y su valor.

* * *

La victoria del Estado soviético en la guerra se logró a costa de enormes sacrificios y destrucciones. Veinte millones de soviéticos entregaron sus vidas en la lucha contra el

fascismo. El enemigo quemó y arrasó 1.710 ciudades y poblados nuestros, más de 70 mil aldeas, 32 mil fábricas y 98 mil koljoses. Por ello, nada más terminar la guerra, el pueblo soviético, bajo la dirección del Partido Comunista, movilizó todas sus fuerzas y energías en la liquidación de las consecuencias de la conflagración.

Estos esfuerzos titánicos determinaron que, ya en 1948, la producción industrial de la Unión Soviética, no sólo alcanzara ya el nivel de anteguerra, sino que lo sobrepasara.

Al mismo tiempo que restablecían la economía nacional y desarrollaban la ciencia y la cultura, el Partido Comunista y el Gobierno soviético dedicaban una permanente atención al fortalecimiento de la capacidad defensiva del país, equipando al Ejército, a la Aviación y la Marina de Guerra con medios técnicos y con armas modernos. Y aunque la guerra había terminado ya y el pueblo soviético estaba empeñado en el trabajo pacífico, en la Marina continuaba el difícil y sumamente peligroso servicio de las armas, que garantizaba la navegación por mares, ríos y lagos. Miles de marinos militares soviéticos, arriesgando en cada momento su vida, seguían dragando barreras de minas.

Muchas minas fueron colocadas durante la guerra en las aguas poco profundas del Báltico, en la parte noroeste del Mar Negro, en el Danubio, en el sureste del Mar de Barents y en la zona de los estrechos de Nueva Zembla. Tan sólo en el golfo de Finlandia se colocaron por las partes contendientes cerca de 70 mil minas de diversos tipos.

Pese a todas las dificultades, el dragado de minas terminó con éxito en 1953. Los marinos soviéticos de las fuerzas de dragado dieron pruebas de un extraordinario valor y profundo conocimiento de su especialidad; la rica experiencia de guerra les ayudó a cumplir con honor esas difíciles misiones y eliminar todo peligro para la navegación de buques y embarcaciones en todos los mares y sistemas de lagos y ríos de nuestro país.

Después del victorioso final de la grandiosa batalla, nuestros ex aliados de coalición antihitleriana comenzaron a crear bloques militares dirigidos contra la Unión Soviética y los países de democracia popular e iniciaron la "guerra fría".

La Unión Soviética no podía hacer caso omiso de las intrigas de las agresivas fuerzas del imperialismo. Recordando los legados de Lenin acerca de que hay que estar siempre alerta y cuidar las conquistas socialistas como a la niña de nuestros ojos, el Partido Comunista y el Gobierno soviético tomaron todas las medidas precisas para que el Ejército Soviético y la Marina de Guerra dispongan de todo lo necesario para rechazar el ataque de cualquier agresor.

Al mismo tiempo, el país soviético ha practicado con insistencia una política de paz y de relaciones de buena vecindad. Se liquidaron las pocas bases militares navales de la Marina soviética en territorios extranjeros, creadas entonces por necesidades de la guerra. En abril de 1946, los buques soviéticos salieron de la isla danesa de Bornholm y, después, de los puertos de Alemania. En 1955 se entregó a la República Popular China la base naval de Port-Arthur con todos sus equipos y medios materiales y, en 1956, se liquidó la base naval de Porkala-Udd, situada en el territorio de Finlandia.

La necesidad de proteger con firmeza los intereses del Estado soviético en mares y océanos y garantizar la inviolabilidad de sus fronteras marítimas exigía con insistencia acelerar el desarrollo y la renovación de la Marina de Guerra.

Durante el primer decenio que siguió a la guerra, la Marina soviética se reforzó con gran número de nuevos cruceros, destructores, submarinos y lanchas patrulleras. Las fuerzas aéreas de la Marina recibieron aviones a reacción de diversos tipos. La artillería costera y antiaérea también continuó desarrollándose.

A mediados de los años 50, aproximadamente, comenzó una nueva etapa en el desarrollo de la Marina de Guerra soviética. Se caracteriza por el hecho de que nuestro país reanudara los grandes trabajos para la creación de una poderosa flota oceánica, interrumpidos a raíz de la guerra. Cierto que, ahora, estos trabajos se basan en el empleo multilateral de las conquistas del progreso científico-técnico, que han tomado la forma de revolución científico-técnica.

Los logros de la ciencia y la técnica soviéticas, las siempre crecientes posibilidades económicas de nuestro Estado, el talento de los científicos y diseñadores soviéticos y el tra-

bajo abnegado de los obreros e ingenieros han permitido crear, en corto plazo, una flota de océano cualitativamente nueva. La buena asimilación de los nuevos buques, aviones y medios de combate ha hecho que la Marina soviética sea capaz de cumplir realmente cualquier misión.

En la actualidad, los buques de la Marina de Guerra soviética, guardianes de la paz y defensores de los intereses estatales de la URSS, pueden verse en los espacios de los océanos Atlántico, Indico y Pacífico, en las desapacibles aguas y los hielos del Artico. Las prolongadas travesías por mares y océanos se han convertido en verdaderas escuelas militares y navales para el personal de la Marina. En los últimos años, los buques de la Marina de Guerra soviética han efectuado visitas de amistad a numerosos países de Europa, Asia, Africa y América, y por todas partes, los marinos soviéticos son ejemplo de organización y disciplina, dignos representantes del País de los Soviets y mantienen en alto el honor y el elevado título de ciudadano soviético.

En los buques, la instrucción combativa se realiza con perseverancia. Para el personal de los submarinos son ya comunes los entrenamientos de navegación bajo los hielos del Océano Glacial Artico, por la zona del Polo Norte y también por latitudes ecuatoriales del Atlántico y el Pacífico. Un ejemplo de tales travesías fue el paso del submarino atómico "Léninski Komsomol" por el Polo Norte en julio de 1962. En los meses de febrero y marzo de 1966, un grupo de submarinos atómicos soviéticos realizaron el primer viaje de la historia alrededor del mundo, recorriendo bajo el agua 25 mil millas en mes y medio.

Los ejercicios y maniobras son una gran escuela para verificar la disposición de nuestras flotas en el cumplimiento adecuado de las misiones planteadas por nuestro Partido Comunista y el Gobierno soviético.

Las maniobras "Okeán", efectuadas en abril-mayo de 1970, fueron una hermosa página en la vida de la Marina de Guerra soviética. Por primera vez en la historia de nuestro Estado, las flotas del Norte, el Mar Negro, el Báltico y el Océano Pacífico actuaron atendiendo a una misma idea y un solo plan en los enormes espacios de los océanos Atlán-

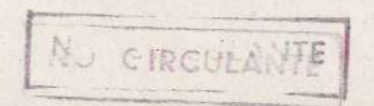
tico y Pacífico y los mares adyacentes. Participaron en ellas grandes y diversas fuerzas de la Marina de Guerra. Las maniobras "Okeán" disiparon por completo las ilusorias esperanzas de los círculos agresivos imperialistas en cuanto a que la URSS es incapaz de dar una respuesta contundente en una lucha armada en el mar.

Las visitas oficiales de los buques soviéticos y la llegada a los puertos extranjeros por motivos profesionales sirven a la generosa causa de fortalecer el prestigio internacional de la Unión Soviética y de mejorar las relaciones mutuas entre los pueblos. Miles de marinos soviéticos bajan a tierra y, con ellos, va la verdad acerca de la Unión Soviética. De esta forma, nuestra Marina no es sólo un factor de fuerza y poderío del país soviético, sino también un factor de paz.

La Unión Soviética construyó una Marina moderna y la condujo al océano para garantizar sus intereses estatales, para defenderse con seguridad de los ataques procedentes de las extensas direcciones oceánicas. Y si en las páginas de la prensa occidental y en los discursos de algunas personalidades políticas burguesas se refieren a veces a una, según ellas, amenaza naval soviética, son afirmaciones que se hacen sin fundamento alguno. La Unión Soviética jamás, en toda la historia de su existencia, atacó a nadie ni se propone hacerlo. A la Unión Soviética y sus fuerzas navales les pueden atribuir intenciones agresivas tan sólo aquellos que tergiversan intencionadamente la naturaleza de la sociedad socialista, para encubrir así su propio afán de conquistar el dominio mundial.

Para terminar mi relato acerca de la Marina de Guerra soviética quisiera subrayar que nuestra Marina es fruto del pueblo soviético, y que su actividad siempre, y por doquier, ha estado orientada a la defensa de los intereses del País de los Soviets, a la defensa de los pueblos oprimidos. Los marinos militares soviéticos han cumplido, y cumplen con honor y dignidad, su deber ante la Patria Socialista y ante los trabajadores de todo el mundo.

INDICE



AL LECTOR

La Editorial Progreso le quedará muy reconocida si le comunica usted su opinión acerca del libro que le ofrecemos, así como de la traducción, presentación e impresión del mismo. Le agradeceremos también cualquier otra sugerencia.

Nuestra dirección:
Editorial Progreso
Zúbovski bulvar, 17
Moscú, URSS

BOLETA DE PRESTAMO INTERNO

No. ORDEN	CODIGO	FECHA	Op.
Escuela	16-	11-2017	Nuri